المملكة المغربية

_____

وزارة التجهيز و النقل

الدليل المرجعي لتنظيم النقل الجوي في المغرب

- فبراير 2004 -

فـــهرس

الباب الأول : مقدمةعامة.....1

1.1 أهداف الوثيقة 1

2.1 الظرفية العامة.....2

الباب الثاني : الجوانب التنظيمية لسياسة قطاع النقل الجوي.....3

الباب الثالث : الإطار القانوني والتنظيمي للقطاع.....4

1.3 المعاهدات الدولية.....4

2.3 الإطار الجهوي.....6

3.3 الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي.....7

4.3 القوانين الوطنية.....10

الباب الرابع : وضعية تنظيم القطاع إلى حدود نهاية سنة 2003.....10

1.4 النقل الدولي

المنتظم.....10

2.4 النقل العارض.....11

3.4 النقل المنتظم الداخلي.....12

4.4 المناولة ومواعيد

الرحلات.....12 5.4 لوحة تلخيصية

لحالة التنظيم أواخر سنة 2003 13

الباب الخامس : مستجدات القوانين الجديدة.....14

1.5 الرحلات المنتظمة

.....14 2.5 رحلات

عارضة.....15

3.5 مواعيد الرحلات.....16

الباب السادس : مساطر الترخيص لخدمات النقل الجوي واستغلال تلك الخدمات.....17

1.6 شروط الترخيص والاستغلال.....17

2.6 الرحلات العارضة.....20

الملحقـــات.....24

الملحق رقم1..... 25

الملحق رقم2.....27

الملحق رقم3.....29

الملحق رقم4.....65

الملحق رقم5.....71

الملحق رقم6.....76
الملحق رقم7.....79
الملحق رقم8.....81

الباب الأول : مقدمة عامة

1 . 1 أهداف الوثيقة :

تعد هذه الوثيقة مرجعا أساسيا لمختلف المتدخلين في قطاع النقل الجوي بصفة مباشرة، مثل شركات النقل الجوي و شركات الخدمات الأرضية أو بصفة غير مباشرة مثل منظمي الرحلات و تهدف إلى :

- التعريف بتوجهات سياسة الحكومة في قطاع النقل الجوي خصوصا منها ما يتعلق بمتابعة تنفيذ مسلسل التحرير المؤطر والشفاف للمجال الجوي المغربي،
- إعطاء نظرة عامة عن الظرفية الدولية والجهوية والوطنية التي تتحكم في تنظيم القطاع ،
- تقديم أهم خلا صات التشخيص المنجز لتنظيم النقل الجوي في المغرب،
- توضيح أهم التصورات المرتبطة بتنظيم النقل الجوي في المغرب،
- وصف الإسهامات المضافة إلى مجالات تنظيم النقل الجوي و التي سيتم العمل بها ابتداء من سنة 2004،
- التذكير بواجبات و حقوق الشركات الجوية العاملة في المغرب،
- تقديم مختلف المساطر التي أعدتها مديرية الطيران المدني لتنظيم نشاط النقل الجوي.

إن العناصر المذكورة أعلاه و التي تعرف بها هذه الوثيقة، هي إما نابعة من التنظيم الحالي و بالتالي فهي بمثابة تذكير للفاعلين الجويين، أو نابعة من ملائمة و تحديث القواعد و الممارسات الحالية المعمول بها و ذلك من أجل تنمية و إنعاش القطاع .

كما أن المقصود من هذه الوثيقة، جعلها رهن إشارة مختلف المتدخلين كدليل مرجعي ينظم العلاقات بين هؤلاء و مديرية الطيران المدني إضافة إلى تقديمها لسياسة الحكومة في مجال النقل الجوي و كذا الترجمة الميدانية لهذه السياسة. و لذا فإنها تمكن العاملين في القطاع و كذا المهتمين من التوفر على رؤيا واضحة عن هذا المجال.

إن هذه الوثيقة تعتبر أساس تأويل النصوص التنظيمية للخدمات الجوية في المغرب، كما أن المقتضيات الواردة فيها تعتبر ملزمة لكل شركة النقل الجوي المرخص لها وكذا المصالح الرسمية المشرفة على هذا المجال و يعني بذلك مديرية الطيران المدني.

1 . 2 الظرفية العامة :

وعيا منه بأهمية النقل الجوي كمكون أساسي من مكونات التنمية الاقتصادية والاجتماعية، تبنى المغرب خلال السنوات الأخيرة سياسة تحرير هذا القطاع على المستويات الجهوية و الثنائية و الوطنية .

و كذا سجل المغرب انتماءه الكامل لبرنامج تحرير القطاع بين الدول العربية الذي أعدته الهيئة العربية للطيران المدني و الذي يهدف إلى التحرير الكلي للنقل الجوي بينها ابتداء من شهر نونبر 2006 .

كما وقع المغرب مند سنة 2001 على اتفاقية للأجواء المفتوحة مع الولايات المتحدة الأمريكية و اتفاقيات أكثر تحررا مع مجموعة من الدول الأوروبية .

أما بالنسبة للنقل الجوي الغير المنتظم فبالإضافة إلى تحرير رحلاته مند سنة 1997، فإن إدارة الطيران المدني لا تدخر أي جهد لتشجيع المستثمرين ولوج هذا النشاط قصد إنشاء شركات متخصصة في هذا النوع من النقل. و هكذا تم الترخيص لشركتين للنقل الجوي الغير المنتظم.

إن طموح المغرب لجلب 10 ملايين سائح في أفق 2010 (بالإضافة إلى النمو المرتقب للرواج الجوي الدولي) يجعل حاجيات المغرب الجوية تتزايد لتبلغ 15,5مليون مسافر في أفق سنة 2010 (مقابل 8 ملايين سنة 2002). و يعني هذا بعبارة أخرى أن عدد الرحلات الأسبوعية الدولية من و إلى المطارات المغربية و الذي يهم جميع أنواع الرواج، من المفترض أن يمر من 600 رحلة في الأسبوع المسجلة سنة 2002 إلى 1260 رحلة في الأسبوع سنة 2010 منها 750 رحلة تهم المطارات المغربية غير الدار البيضاء و الرباط .

و هذا سيتطلب مجهودات جد هامة لفتح خطوط جديدة في اتجاه المغرب، تأخذ بعين الاعتبار الزيادة في حجم السياحة المغربية منها الطاقات الفندقية الجديدة كما سيتجه هذا المجهود نحو تعزيز حصة الخطوط التي تهم المطارات المغربية باستثناء المطارين المشار إليهما سابقا، مما يتطلب خلق الشروط الكفيلة بتنمية قطاع النقل الجوي تنمية واسعة.

و انطلاقا من هذا الاقتناع، و كجواب على تطلعات مختلف المتدخلين الذين يرتبط نشاطهم و كدا مصالحهم ارتباطا قويا بهذا القطاع الحيوي، فإن وزارة التجهيز و النقل قد قامت بإنجاز دراسة معمقة تهدف إلى تحديد التوجهات الجديدة لسياسة النقل الجوي في المغرب.

وتعالج هذه الدراسة الجوانب المرتبطة بتطور القطاع التالية :

- أهداف تنمية القطاع ارتباطا مع تطور قطاع السياحة،
- إعادة التموقع الاستراتيجي للشركة الوطنية،
- إعداد مخطط لتطوير القدرات الجوية الجديدة.

كما تطرقت بشكل خاص إلى النصوص القانونية و التنظيمية الحالية لقطاع النقل الجوي بالمغرب و اقترحت إجراءات جديدة تحدد قواعد ولوج الفاعلين القطاع .

الباب الثاني : الجوانب التنظيمية لسياسة قطاع النقل الجوي

يمكن تلخيص التوجهات الأساسية لقطاع النقل الجوي التي تترجم إرادة الحكومة المغربية لتنمية القطاع خاصة الجانب التنظيمي كما يلي :

- تحسين شفافية قواعد ولوج القطاع و الممارسة داخله،
- تطوير الربط المنتظم و الغير منتظم للاتجاهات السياحية في المملكة وذلك عبر تشجيع كثافة الرحلات الحالية من نقطة إلى أخرى وفتح خطوط مباشرة جديدة،
- تشجيع مشاريع خلق شركات مغربية للنقل المنتظم والغير منتظم وخاصة تلك التي تتوفر على مخططات للتنمية المستديمة للربط الجوي للاتجاهات السياحية في المغرب،
- متابعة سياسة انفتاح القطاع وذلك من خلال فتح مفاوضات من أجل إبرام اتفاقيات ثنائية أكثر تحررا،
- ضمان شروط منافسة سليمة ونزيهة داخل القطاع خاصة من خلال تنفيذ إجراءات قادرة على حماية مجموع شركات النقل المنتظم مع ضمان المساواة بينها في الحقوق والواجبات ضد الممارسات المضادة للمنافسة حول قطب الدار البيضاء،
- ضمان استغلال أمثل للربط الجوي لقطب الدار البيضاء خلال مراحل الذروة.

الباب الثالث : الإطار القانوني والتنظيمي للقطاع

تتمثل النصوص القانونية التي تتحكم في تنظيم قطاع النقل الجوي في ما يلي :

- المعاهدات الدولية المصادق عليها من طرف المغرب خصوصا منها المعاهدة حول
  الطيران المدني الموقع عليها بشيكاغو سنة 1944،
- الاتفاقيات الجهوية،
- الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوي الموقع عليها مع الدول الأطراف،
- القوانين الوطنية المنظمة للقطاع بالمغرب وخصوصا منها المرسوم رقم 2-61-161المؤرخ في 10 يوليوز 1962 المتعلق بتنظيم الطيران المدني.

1. 3 المعاهدات الدولية

تعتبر معاهدة الطيران المدني الموقعة بشيكاغو سنة 1944 و التي صادق عليها المغرب القاعدة الأساسية التي تنظم قطاع النقل الجوي بكل أشكاله .

1.1.3 مبادئ معاهدة شيكاجو

تهدف هذه المعاهدة إلى ضمان تنمية مؤكدة ومنظمة للطيران المدني الدولي و قيامه على أساس تكافئ الفرص و استغلاله بصفة اقتصادية وسليمة .

تنص المعاهدة في فصلها الأول على مبدأ سيادة الدول الكاملة والتامة على الفضاء الجوي الذي يعلو أقاليمها . وهذا يعني أن كل دولة لها الحق في مراقبة الخدمات الجوية المنتظمة "فوق أرضيها " .

لا يمكن استغلال أية خدمة جوية دولية منتظمة فوق أراضي دولة عضو أو داخل تلك الأراضي إلا بموجب رخصة خاصة أو أي شكل آخر من أشكال الترخيص المعمول بها من طرف تلك الدولة شريطة التقييد بمحتويات الترخيص المذكور (الفصل 6) .

كما يحدد الفصل الخامس من المعاهدة نظاما مماثلا لممارسة مراقبة وطنية على الخدمات غير المنتظمة. و يسمح الفصل 7 من المعاهدة للدول بتحديد الحق في النقل الجوي الداخلي لشركات النقل الوطنية كما يمنع احتكار هذا النشاط من شركة واحدة.

وبموجب هذه المعاهدة تم إنشاء المنظمة الدولية للطيران المدني (OACI) التي تتكلف بوضع مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتنمية و تخطيط النقل الجوي الدولي .

2.1.3 تعريف الخدمات الجوية

قامت المنظمة الدولية للطيران المدني سنة 1952 بتعريف "الخدمات الجوية المنتظمة" على أنها تتوفر كل واحدة منها على الخاصيات التالية :

- رحلات عبر الأجواء لأكثر من دولة واحدة (نقل المسافرين، أو البضائع أو البريد)،
- أن تكون الرحلات مسموح بها للعموم،
- أن تكون الرحلات مبرمجة و منتظمة حسب توقيت معلن عنه.

أما خدمات النقل الجوي العارضة فهي ليست موضوعا لتعريف خاص وتعتبر بالتالي كل خدمات النقل الجوي التي لا تدخل في نطاق التعريف الخاص بالرحلات المنتظمة.

3.1.3 تعريف الحقوق في المجال الجوي

حددت المنظمة الدولية للطيران المدني حريات النقل الجوي كما يلي :

- الحرية الأولى : الحق في العبور في المجال الجوي لدولة ما دون التوقف بها (حق التحليق) ،
- الحرية الثاني : الحق في الهبوط لأسباب غير تجارية (حق التوقف التقني)،
- الحرية الثالثة: الحق في إنزال المسافرين والبريد والبضائع المشحونة على أراضي الدولة التي تحمل نفس جنسية الطائرة،
- الحرية الرابعة: الحق في نقل المسافرين وشحن البريد والبضائع في اتجاه لأراضي الدولة التي تحمل نفس جنسية الطائرة،
- الحرية الخامسة: الحق في نقل المسافرين وشحن البريد والبضائع في اتجاه أراضي أية دولة أخرى متعاقدة وكذا في إنزال المسافرين والبريد والبضائع القادمة من أراضي أية دولة أخرى متعاقدة .

2.3 الإطار الجهوي

1.2.3 على مستوى جامعة الدول العربية

على المستوى الجهوي يعتبر المغرب عضوا الهيئة العربية للطيران المدني وهي منظمة متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية .

و قد وافق مجلس وزراء النقل العرب على برنامج تحرير النقل الجوي بين الدول العربية الذي أعدته الهيئة . و يتكون هذا البرنامج من المراحل التالية :

- **المرحلة الأولى :** (نونبر 2000 - اكتوبر 2002) تهم تحرير نقل البضائع والنقل الجوي العارض،
- **المرحلة الثانية :** (نونبر 2002 - أكتوبر 2004) تهم التحرير الجزئي للحرتين الثالثة والرابعة فيما يخص النقل الجوي المنتظم (مع توزيع السعة من 40 إلى 60 % بين الجهتين
- **المرحلة الثالثة :** (نونبر 2004 - أكتوبر 2006) تهم التحرير الكلي للحريتين الثالثة والرابعة فيما يخص النقل الجوي المنتظم ،
- **المرحلة الرابعة :** (ابتداء من نونبر 2006) تهم تحرير الحرية الخامسة فيما بين الدول العربية .

2.2.3 على المستوى اتحاد الأوروبي

نظرا لأهمية الرواج الجوي بين المغرب والدول الأوروبية حيث يمثل عمليا ثلاثة أرباع الرواج الإجمالي للنقل الجوي المنتظم والعارض من و إلى المغرب ، فقد شرعت الحكومة المغربية في إجراء عدة اتصالات من أجل الشروع في مفاوضات مع الإتحاد الأوروبي بهدف التوصل إلى اتفاق معها على غرار ما تم مع دول غير عضو في الاتحاد

وسينتج عن هذه المبادرة رفع الحواجز التنظيمية التي تهم مجالات النقل الجوي التي تحتوي عليها الاتفاقيات الثنائية الحالية.

3.3 الاتفاقيات الثنائية للنقل الجوى

1.3.3 نبذة تاريخية

ابتداء من سنة 1946، أبرمت القوتان الأساسيتان آنذاك وهما الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة اتفاقية تعرف باسم " بيرمودا I" وقد استعملت كنموذج لصياغة جميع الاتفاقيات الثنائية المبرمة فيما بعد إلى حدود بداية الثمانينات .

وتعتمد الاتفاقية الثنائية الكلاسيكية، من الجانب الاقتصادي على التفاوض التفصيلي حول أربعة محاور وهي :

- حقوق الحركة الجوية،
- الطاقة الاستيعابية والأسعار والطرق الجوية ويضاف إلى ذلك مقتضيات خاصة مختلفة لا تقل أهمية تتعلق بالسلامة،
- الأمن،
- الإتاوات والرسوم .....الخ

يعطي الملحق الثاني من هذا الدليل تفاصيل مختلفة عن أنواع البنود التي تتكون منها الاتفاقيات الثنائية المتعلقة بحقوق النقل و السعة والأسعار والطرق الجوية. ويجري العمل حاليا على الصعيد العالمي بأكثر من 3000 من هذه الاتفاقيات .

اقترحت الولايات المتحدة ابتداء من تسعينيات القرن الماضي على شركائها توقيع نموذج جديد للاتفاق حول الخدمات الجوية يحمل اسم الأجواء المفتوحة.

ويتميز هذا النوع من الاتفاقيات الجاري به العمل حاليا بما يلي :

- لا يحدد عدد الشركات التي يمكن لكل طرف أن يقوم بتعيينها،
- لا تحدد الحمولة الممكن استغلالها والرحلات المسموح بها على الطرق الجوية،
- السماح بلاستغلال حقوق النقل الجوي،
- تترك الحرية التامة للفاعلين الجويين في تحديد الأثمان شريطة عدم الطعن فيها في نفس الوقت من طرف البلدين المتعاقدين (انظر الملحق 2 نظام عدم المصادقة المزدوج).

2.3.3 الاتفاقيات الثنائية المبرمة من طرف المغرب

أبرم المغرب 75 اتفاقية جوية ثنائية بينها 55 اتفاقية تعتمد التعيين المتعدد لشركات النقل الجوي .
إن سياسة التحرير التي يتبعها المغرب منذ سنوات يتم تنفيذها تماشيا مع التطورات المسجلة على الصعيد الدولي وذلك من خلال التفاوض من أجل إبرام اتفاقيات جوية أكثر تحرر .
وهكذا قطع المغرب المراحل التالية :

- ابتداءا من يوليوز 2000 تحرير الاتفاقية الموقعة مع إيطاليا (طاقة استيعابية غير محدودة)،
- إبرام اتفاقتين للتحرير مع الإمارات العربية المتحدة وهولندا وذلك بتاريخ يونيو 2001 ،
- إبرام اتفاقية "السماء المفتوحة" مع الولايات المتحدة الأمريكية بتاريخ أكتوبر2001،
- إبرام اتفاقية للتحرير مع سوريا وذلك في شهر نونبر 2001 ،
- مراجعة الاتفاقيات المبرمة مع بلجيكا والبحرين (عدد الرحلات) ، في يونيو 2002،
- إبرام اتفاقية للتحرير مع سويسرا (قدرة استيعابية غير محدودة) ، خلال شهر أكتوبر 2002 ،
- مراجعة الاتفاقية المبرمة مع البرتغال (تحريرعدد الرحلات جدول الطرق بالنسبة للحرتين الثالثة والرابعة وكذا تحرير رحلات نقل البضائع " ، في نونبر 2003 ،
- تحرير الاتفاقية الموقعة مع بريطانيا العظمى (في طور التفاوض) .

البـــلـــد	التعيين	الـــسعـة	عدد الرحلات	عدد الرحلات الأسبوعية (صيف 2003)	
				الشركة الأجنبية	الشركة المغربية
إسبانيـــا	متعددة	محددة مسبقا	*	14	52
فرنســـا	متعددة	محددة مسبقا	*	52	113
بلجيكـــــا	متعددة	محددة مسبقا مع الرفع التدريجي لعدد الرحلات	13+13 غيرمحددة ابتداء من 2004	0	16
انجلتـــرا	متعددة	محددة مسبقا مع الرفع التدريجي لعدد الرحلات	في إطار المفاوضات غير محددة ابتداء من شتاء2004 2005-	12	11
ألمانيـــا	متعددة	محددة مسبقا	16+16	7	11
البرتغـــــال	متعددة	محررة منذ نوفمبر2003	غيرمحددة	0	26
هولنـــــــــدا	متعددة	محررة	غيرمحددة	7	12
إيطاليـــــــا	متعددة	محررة	غيرمحددة	13	14
سويســـــــرا	متعددة	محررة	غيرمحددة	4	13
الولايات المتحدة	متعددة	الأجواء المفتوحة	غيرمحددة	0	5

ويوجد في الملحق السادس اللائحة الكاملة للاتفاقيات المبرمة من طرف المغرب و كذا أهم الخصائص المتعلقة بها .

و يعطي الجدول التالي ملخصا عن نوع الطاقات الاستيعابية التي توفرها الاتفاقيات الأساسية المبرمة من طرف المغرب إلى حدود نهاية 2003 وكذا حالة استعمال عدد الرحلات خلال صيف2003.

كما يتضمن في الملحق السابع الخطوط الجوية المتعلقة بالخدمات الجوية المنتظمة والمنصوص عليها في الاتفاقيات الثنائية .

4.3 القوانين الوطنية

على المستوى الوطني يخضع القطاع لثلاثة نصوص هي :

- المرسوم رقم 2-61-161 المؤرخ في 7 صفر 1382 الموافق 10 يوليوز 1962 المتعلق بتنظيم الطيران المدني كما تم تغييره وتتميمه،
- قرار وزير النقل الملاحة التجارية رقم 445-00 المؤرخ في 2 نونبر 2000 الذي تحدد بموجبه شروط الحصول على الترخيص باستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي وكذا شروط العمل الجوي،
- الدورية المؤرخة في 22 ماي 2002 المتعلقة باستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي غير المنتظم الخاصة بنقل المسافرين لأغراض سياحية كما تم تغييرها وتتميمها.

الباب الرابع : وضعية تنظيم القطاع إلى حدود نهاية سنة 2003

يهدف هذا الباب إلى تقديم تنظيم مختلف أنشطة النقل الجوي بالمغرب (المنتظم الدولي، العارض الدولي و المنتظم الداخلي) قبل العمل بالتوجهات الجديدة للسياسة القطاعية التي تم تحديدها في هذه الوثيقة.

1.4 النقل الدولي المنتظم :

تخضع عملية ولوج النقل الجوي المنتظم لمقتضيات الاتفاقيات الثنائية المبرمة بين المغرب والدول الأطراف حيث تتباين درجة تحرير هذه الاتفاقيات من التحرير الكامل للحمولة مثل الاتفاقيات المبرمة مع الولايات المتحدة وسويسرا وإيطاليا والبرتغال والبحرين والإمارات العربية المتحدة وهولندا ، إلى التحديد المسبق لتلك الطاقات كما هو الشأن بالنسبة للاتفاقيات الموقعة مع فرنسا وإسبانيا .

إلا أنه في إطار سياسة تحرير القطاع التي تنهجها الحكومة ، فإن هذا النوع الأخير يكون موضوع مشاورات منتظمة قصد الرفع المندرج للحمولة أو حذف تحديد السعة.

(ملاحظة الباب 3.3 يعطي مجموعة من المعطيات حول خاصية الاتفاقيات المبرمة مع المغرب)

وتسمح السعة المحددة في الاتفاقيات المبرمة من طرف المغرب بما فيها الاتفاقيات التي تحدد مسبقا بإمكانيات كبيرة لولوج سوق الخدمات الجوية المنتظمة وذلك بالنسبة للشركات الأجنبية أو المغربية على السواء .

وقد لوحظ أن درجة ولوج الشركات الأجنبية لدولة ما في السوق المغربية ليست بالضرورة مرتبطة بدرجة تحرير الاتفاقية الثنائية وكمثال على ذلك لا توجد أية شركة أمريكية تمارس الخدمات المنتظمة في السوق المغربية رغم أن البلدين مرتبطين بموجب اتفاقية من نوع الأجواء المفتوحة حيث أن هذه الإمكانيات لا تضمن لوحدها اهتمام الشركات الجوية الدولية بالسوق المغربية .

إن النقل الجوي المنتظم المغربي تضطلع به الشركة الوطنية "الخطوط الجوية الملكية المغربية " والشركة الخاصة (الخطوط الجوية الجهوية) التي تم إنشاءها سنة 1997 . و تقوم هذه الأخيرة برحلات داخلية و كذلك الربط القصير المدى مع المناطق المجاورة (جبل طارق ، مالاقة ، لاس بالماس ، لشبونة) .

وبموجب الاتفاقيات الجوية الموقعة من طرف المغرب تقوم 28 شركة أجنبية للنقل المنتظم بالقيام بالربط الجوي المنتظم بين مختلف الدول و المغرب (موسم شتاء 2003).

وفي الملحق الثامن توجد لائحة الشركات الجوية الأجنبية المعينة والمرخص لها (موسم شتاء 2003-2004) لأداء الخدمات الجوية المنتظمة في اتجاه المغرب وفقا للاتفاقيات الثنائية المعمول بها حاليا.

2.4 النقل العارض

يخضع هذا النوع من النقل للدورية المؤرخة في 22 ماي 2002 والمتعلقة باستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي العارض لفائدة المسافرين لأغراض سياحية.

ويرتبط الترخيص لهذا النوع منالنقل بتقديم عقد تأجير بين الشركة الجوية مع شركة أو عدة شركات سياحية و يتمتع هذا النوع من النقل بحرية كاملة لولوج السوق و تنظم حاليا عدة شركات مغربية و أجنبية رحلات في اتجاه المغرب.

إلا أنه لازالت بعض الشروط تحد من هذا النشاط حيث أنه لا يمكن لشركة ما أن تقوم بترويج ذلك النشاط انطلاقا من المغرب باستثناء الرحلات الجوية التي تبدأ أو تنتهي بها سلسلة برامج الرحلات.

و على سبيل الاحتياط تم منع الرحلات الجوية العارضة لمطاري الدار البيضاء و الرباط خلال موسم شتاء 2003–2004 من أجل حماية الشركات التي تقوم بالرحلات المنتظمة والتي تتحمل مخاطر الظرفية الموسمية للسوق ضد المنافسة الغير مشروعة للرحلات الجوية العارضة المقنعة التي تقوم بها بعض الشركات قصد تفادي العمل في الأوقات التي تعرف انخفاضا في نشاط النقل الجوي.

و قد اتخذت هذه الإجراءات في انتظار أن يحدد التنظيم الجديد هذا النوع من الرحلات.

3.4 النقل المنتظم الداخلي

بمقتضى الفصل 127 من المرسوم 1962 المتعلق بتنظيم الطيران المدني، تتكلف الشركات المغربية بالنقل الداخلي المنتظم.

على المستوى الدولي، يتم استثناء و في حالات خاصة الترخيص لشركات جوية دولية نقل المسافرين من مطار إلى مطار داخل البلد.

هذا النوع من النقل الجوي يخضع للاتفاقيات الثنائية المبرمة من طرف المغرب والتي لا تسمح للشركات الأجنبية القيام بتنظيم هذا النوع من الخدمات. إلا أنه بإمكان المغرب الترخيص لبعض الشركات الأجنبية بممارسة النقل من مطار إلى آخر داخليا إذا ارتأى أن هذا سيسمح بتحسين الربط الجوي الداخلي.

4.4 المناولة ومواعيد الرحلات

لقد احتكرت شركة الخطوط الملكية المغربية، واقعيا خدمات المناولة لمدة طوية. و لذا فإن الشركات كانت تضطر لطلب المناولة من شركة الخطوط الملكية المغربية، بعد ذلك تقدم برامجها للاستغلال لمديرية الطيران المدني قصد الموافقة عليها و طبقا للمسطرة المعمول بها يتقدم الناقل الجوي بطلب خدمة مساعدة عند التوقف لمنحه موعدا لرحلات ملائما مع برنامج الاستغلال.

وفي حالة خلاف حول هذه المواعيد يمكن للناقل الطعن لدى مديرية الطيران المدني التي يمكنها في هذه الحالة التقصي حول المسألة واتخاذ التدابير الملائمة .

ولقد تم الإعلان خلال شهر يوليوز2003 عن طلب عروض دولي من أجل إدخال مستغل آخر للخدمة في مطارات الدار البيضاء ومراكش وأكاد ير .

ومع إدخال هذا المستغل الذي سيشرع في نشاطه خلال سنة 2004 سيتم تنصيب لجنة لتنسيق عملية إسناد مواعيد الرحلات.(انظر التفاصيل في الباب الخامس).

5.4 لوحة تلخيصية لحالة التنظيم أواخر سنة 2003 :

النشاط	الوضعية في نهاية 2004
المنتظم الدولي	ـ تم تحرير السوق مع الولايات المتحدة (السماء المفتوحة)وسويسرا وإيطاليا وبلجيكا والإمارات العربية المتحدة والبحرين والبرتغال وهولندا (السعة غير محدودة) ، - أغلب الاتفاقيات المبرمة مع الدول الأوروبية تتضمن بنود خاصة بالسعة تسمح بإمكانية الزيادة التدريجية في عدد الرحلات المرتقبة، ـ حالة السعة وخطوط الاتفاقيات الرئيسية (انظر الملحق 7).
العارض	ـ تم تحرير السوق بالنسبة للشركات المغربية والأجنبية، ـ الشرط الوحيد يهم نقل المسافرين انطلاقا من المغرب (قد تم رفعه بمقتضى الدورية الجديدة المنظمة) للتنقل العـارض ، ـ منذ نونبر 2003 يمكن تسويق الرحلات التي تبدأ بها أو تنتهي بها سلسلة الرحلات ـ كإجراء احتياطي ، يتم منع هذا النوع من الرحلات بالنسبة لجميع الشركات في الدار البيضاء والرباط خلال شتاء 2004-2003 (تم رفع هذا الإجراء بمقتضى الدورية الجديدة المنظمة للنقل العارض ـ يفتح هذا النوع من الرحلات للسواح انطلاقا من الخارج الفردي ، المغاربة المقيمين بالخارج) .
المنتظم الداخلي	ـ السوق مفتوح بالنسبة للشركات المغربية ـ لا تتمتع الشركات الأجنبية بحق تنظيم رحلات داخلية من مطار إلى مطار.

المناولة ومواعيد الرحـ ـلات	ـ"الخطوط الملكية المغربية " هي المستغل الوحيد لهذا النوع من الخدمات ، ـ تم الإعلان خلال يوليوز 2003 عن طلب عروض دولي من أجل إدخال مستغل لهذه الخدمة في مطارات الدار البيضاء ومراكش وأكادير ، ـ يتم الشروع في الاستغلال من طرق هذا الفاعل الجديد خلال سنة 2004 ، ـ سيتم تعيين لجنة لتنسيق مواعيد الرحلات .

الباب الخامس : مستجدات القوانين الجديدة

تهدف التعديلات الجديدة المدرجة في المنظومة القانونية الجديدة المتعلقة بخدمات النقل الجوي بالمغرب إلى ضمان تنمية مكثفة للخطوط الجوية الدولية التي تربط المغرب بباقي دول العالم وفي نفس الوقت السهر على ضمان منافسة سليمة ومشروعة بين مختلف الشركات المغربية والأجنبية.

و تعمل الفقرات التالية على تقديم هذه المستجدات .

1.5 الرحلات المنتظمة

1.1.5 الالتزام بانتظام الرحلات.

كما تمت الإشارة إلى ذلك في الباب الثاني المتعلق بالتوجهات المتحكمة في تنظيم القطاع، تعمل الحكومة على تشجيع تكثيف الخطوط المنتظمة المباشرة من نقطة إلى نقطة وفتح خطوط منتظمة مباشرة جديدة وكذا إنشاء شركات جوية مغربية راغبة في تقديم خدمات منتظمة وطنيا ودوليا .

ويطلب من هذه الشركات المنتظمة الجديدة الالتزام باحترام القوانين الجاري بها العمل وخاصة مقتضيات دفتر التحملات الذي أعدته مديرية الطيران المدني (انظر التفاصيل في الباب 5). ومن بين المقتضيات، التي يفرضها دفتر التحملات، مبدأ التزام شركات النقل الجوي المنتظم المغربي بضمان حد أدنى من الخدمات برحلة واحدة في الأسبوع بالنسبة لكل خط دولي مستغل وذلك خلال مدة لا تقل عن موسمين متتاليين (شتاء و صيف).

والمراد من اعتماد هذا المبدأ هو ضمان المنافسة بشروط سليمة ومشروعة بين مختلف الشركات المنتظمة وذلك بالعمل على حماية الشركات التي تقبل بتنظيم رحلات منتظمة متحملة بذلك الطابع الموسمي للسوق ضد المنافسة غير الشريفة للشركات التي تركز نشاطها كليا في فترات الذروة (الطلب المرتفع) .

2.1.5 إلغاء الرحـــلات

يتضمن دفتر التحملات كذلك الالتزام من طرف الشركات تفادي إلغاء الرحلات المقيدة في البرامج المصادق عليها سابقا من طرف مديرية الطيران المدني .كما يحدد التزام الشركات بنسبة قصوى لإلغاء الرحلات المقررة في برنامج الاستغلال المصادق عليه من طرف مديرية الطيران المدني.

يمكن للشركات حذف 10 % لكل خط من الرحلات المقررة في برنامج الاستغلال المصادق عليه من طرف مديرية الطيران المدني خلال موسم وتجدر الإشارة إلى وجوب إخبار المديرية بكل إلغاء و ذلك تطبيقا للفصل 130.

وبالنسبة لكل نسبة تتعدى هذا الحد، تتمتع مديرية الطيران المدني بكامل الحق في تطبيق العقوبات الواردة في هذا الشأن في دفتر التحملات على الشركات المعنية والتي يمكن أن تصل إلى حد تعليق برنامج رحلات الشركة المعنية خلال موسم IATA الجاري.

2.5 رحلات عارضة

1.2.5 إلغاء المنع بتسويق رحلات انطلاقا من المغرب

يسمح لشركات النقل الجوي العارض مستقبلا بتسويق رحلاتها انطلاقا من المغرب و ذلك حتى تتمكن من تحسين مر دودية هذا النشاط. و يطبق هذا الإجراء على كل الرحلات الجوية العارضة التي يتم تسويقها عبر منظمي الأسفار.

2.2.5 تحديد ومراقبة نسبة الرحلات بدون خدمات فندقية

من أجل إعادة تقوية الطابع السياحي لنشاط الشركات الجوية المنتجة للرحلات النقل الجوي الغير منتظم في اتجاه مطاري الدار البيضاء والرباط، أحدثت الدورية الجديدة نوع من المراقبة على نسبة الرحلات بدون خدمات فندقية في اتجاه هاذين المطارين.

ويعنى بمفهوم الرحلات بدون خدمات فندقية كل مقعد يتم تسويقه في رحلة دون أن يكون مرفقا بخدمات أرضية متعلقة بالإيواء لمدة لا تقل عن ليلتين في فندق مصنف حيث لا تتعدى النسبة المسموح بها في محيط قطب الدر البيضاء (مطاري الدار البيضاء - محمد الخامس والرباط ، سلا) 30 %. إلا أنه خلال فترات الذروة (يونيو ويوليوز وغشت) والتي توافق مرحلة عبور المغاربة المقيمين بالخارج تصل النسبة القصوى المسموح بها في محيط قطب الدار البيضاء إلى 40% .

أ - معلومات المدلى بها من طرف الناقلين الجويين.

بهدف تطبيق المقتضيات الجديدة وبالنسبة للرحلات في اتجاه مطاري الدار البيضاء والرباط يلزم الناقل الجوي المرخص له بتقديم المعلومات المتعلقة بالسعة المعروضة وعدد المسافرين المنقولين ونسبة الرحلات دون خدمة فندقية وذلك شهريا ووفقا للمطبوع النموذجي المرفق بالدورية الجديدة (الملحق رقم 4) .

ويجب أن تسلم هذه المعلومات شهريا و تلقائيا إلى مديرية الطيران المدني دون حاجة إلى طلب خاص من هذه الأخيرة. عشرة أيام على الأكثر بعد انصرام الشهر المعني .

ب ـ مسطرة المراقبة والعقوبات

لقد تم وضع مسطرة خاصة من أجل مراقبة احترام هذه المساطر (انظر الملحق رقم 4). وتؤدي المخالفات المسجلة على الشركات من طرف مديرية الطيران المدني إلى توجيه تنبيهات إلى تلك الشركات.

وفي حالة تسجيل أكثر من ثلاثة تنبيهات في حق شركة ما خلال نفس الموسم يكون لمديرية الطيران المدني كامل الحق في تعليق الترخيص بالرحلات بالنسبة للموسم الجاري أو رفض تسليم ترخيص للرحلات العارضة المطلوبة من طرف الشركة المعنية خلال الموسم الموالي.

3.5 مواعيد الرحلات

طبقا للاتفاقيات الثنائية، تقوم مديرية الطيران المدني بالترخيص لبرامج استغلال الشركات الأجنبية والمغربية (بما في ذلك مواعيد الرحلات).

ومع إدخال المستغل الثاني في مجال المناولة، سيصبح من مهام مديرية الطيران المدني تنسيق المطارات الدولية كما سيتم تنصيب لجنة تنسيق تكلف بإسناد مواعيد الرحلات.

يتكلف المنسق بمراقبة استعمال مواعيد الرحلات بينما تتكلف لجنة التنسيق بإسناد مواعيد الرحلات .
وتتكون من :

* ممثل عن المكتب الوطني للمطارات بصفة رئيس،
* ممثل عن لجنة الناقلين الجويين بصفة عضو،
* ممثل عن كل مستغل في مجال المناولة بصفة عضو،
* ممثل عن مديرية الطيران المدني بصفة عضو.

ويجب على الشركات الجوية تقديم برامجها للاستغلال للجنة تنسيق مواعيد الرحلات من أجل إسناد مواعيد السفر قبل تقديمها لمديرية الطيران المدني قصد المصادقة عليها.

وتوجد التفاصيل المتعلقة باللجنة في نص الدورية المرفقة لهذه الوثيقة (المرفق الخامس).

الباب السادس : مساطر الترخيص لخدمات النقل الجوي واستغلال تلك الخدمات

حسب الفصل 116 من المرسوم رقم 2.61-161 المؤرخ في 10 يوليوز 1962 المنظم للطيران المدني، تعتبر خدمة جوية منتظمة للنقل العمومي تلك التي تتم بواسطة سلسلة من الرحلات مفتوحة للعموم وتضمن الربط بين نقطتين أو عدة نقط محددة مسبقا حسب طرق مصادق عليها ووفقا لبرامج زمنية معدة سلفا ومنشورة وبوثيرة وانتظام تجعل منها سلسلة ممنهجة.

1. 6 شروط الترخيص والاستغلال

أ ـ مسطرة الترخيص للشركات الأجنبية

بالنسبة للخدمات الجوية المنتظمة، يسمح للشركات الأجنبية بولوج السوق المغربية طبقا لمقتضيات الاتفاقيات الثنائية الموقعة بين المغرب والبلدان التي تحمل الشركات جنسيتها تلك مع احترام للقوانين المغربية في هذا المجال.

يمكن لإدارة الطيران المدني للبلد المعني تعيين هذه الشركة كشركة مخول لها للقيام برحلات منتظمة بين البلد المعني والمغرب وذلك في حدود الطاقة الاستيعابية المسموح بها في الاتفاق الثنائي مع تبليغ هذا التعيين مباشرة أو عن الطرق الدبلوماسية إلى إدارة الطيران المدني بالمغرب. بمجرد توصلها بهذا التعيين، تمنح إدارة الطيران المدني المغربية الرخصة الضرورية للشروع في الاستغلال إلى الشركة المعينة طبقا لمقتضيات الاتفاق الثنائي المعني.

كما تم تفصيل ذلك في الفقرتين 1.4.3.3 أعلاه ، فإن الاتفاقيات الثنائية المبرمة من طرف المغرب تمنح إمكانيات هامة للاستغلال للشركات الأجنبية ولقد شرع المغرب في سياسة تحرير هذه الاتفاقيات حيث عرف عدد كبير منها إلغاء تحديد السعة.

من أجل الشروع في استغلال الخدمات الجوية المنتظمة في اتجاه المغرب تضع لاحقا الشركة المعينة برنامج الرحلات قصد المصادقة عليه من طرف إدارة للطيران المدني بالمغرب التي تتأكد من مطابقة البرنامج لمقتضيات الاتفاقية الثنائية (حقوق النقل والسعة و الطرق) .

ب ـ مساطر الترخيص للشركات المغربية (انظر التعريف في الملحق 1)

على المستوى الوطني يخضع سوق النقل الجوي المنتظم للمرسوم والقرار المشار إليهما في الفقرة 4.3 .

يسمح الفصل 122 من المرسوم لكل شركة نقل جوي تتوفر فيها ضمانات تقنية ومالية كافية للحصول على الترخيص لاستغلال خدمات النقل الجوي العمومي .

يقدم طلب الترخيص مباشرة لمديرية الطيران المدني بالرباط و يسلم نسخة من هذا الدليل المرجعي و كذا دفتر التحملات الذي يحدد شروط تسليم الرخص لاستغلال خدمات النقل الجوي العمومي المنتظم و العارض و الذي تم إعداده من طرف الوزارة في شهر أكتوبر 2003 لفائدة الشركات المغربية (الملحق رقم 3).

يحدد دفتر التحملات الوثائق المكونة للملف الذي تسلمه شركات الطيران لمديرية الطيران المدني و كذا الشروط التقنية للشركة الواجب استيفاءها من طرف الشركات المغربية و الوثائق التي يجب توفيرها خاصة الشهادة التقنية للإستغلال و الضمانات المالية (الملحق رقم 3) .

بعد الموافقة على الملف (التقني و المالي) من طرف مديرية الطيران المدني والتوقيع على دفتر التحملات من طرف الشركة الجوية، يتم الترخيص لاستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي بقرار من وزير التجهيز و النقل ينشر بالجريدة الرسمية، ولا يمكن لمدة الترخيص أن تتجاوز 5 سنوات و يمكن تجديدها لفترة أقل أو تساوي 5 سنوات .

يحدد القرار المشار إليه سابقا الشروط الخلاصة لاستغلال الخدمات الجوية .

ومن أجل استغلال الخطوط الدولية، تطلب الشركات المغربية التعيين من طرف السلطات الجوية المغربية وفقا للمساطر المحددة في الاتفاقيات الثنائية الموقع عليها بين المغرب والبلدان الأطراف .

ج ـ شروط استغلال الخدمات الجوية المنتظمة

يعتبر الولوج إلى الخدمات الجوية المنتظمة مفتوحا في وجه جميع الشركات الجوية المغربية والأجنبية ويلقي التشجيع من طرف الإدارة في إطار الشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الثنائية والقوانين الجاري بها العمل .

ـ طبقا للفصل 116 من المرسوم 1962 المتعلق بتنظيم الطيران المدني :

- تفتح الرحلات المنتظمة في وجه جميع أصناف الزبناء ،
- يجب على الناقلين الجويين المعينين نشر مواعيد رحلاتها المتعلقة بهم ،
- تكون مدة وثيرة الرحلات المنتظمة على شكل سلسلة ممنهجة ،
- يقضي دفترا لتحملات ، المطلع عليه والمصادق عليه من طرف الشركات المغربية خلال مسطرة الترخيص، بأن تضمن الرحلات المنتظمة خلال مدة لا تقل عن موسمي متتاليين حدا أدنى من الخدمات برحلة واحدة في الأسبوع بالنسبة لكل خط دولي معمول به.
- تخضع برامج الرحلات المنتظمة لمصادقة مديرية الطيران المدني التي تتوفر على مدة :

- 14 يوما كأجل للإجابة بالنسبة للشركات المغربية وفقا للفصل 131 من مرسوم 1962 المتعلق بتنظيم الطيران المدني.
- 30 يوما على العموم كأجل للإجابة بالنسبة للشركات الأجنبية وذلك حسب المقتضيات الواردة في الاتفاق الثنائي المعني .

وفي جميع الأحوال ، ستبدل مديرية الطيران المدني أقصى مجهودها من أجل الرد على طلبات المصادقة على البرامج في أجل 10 أيام ابتداء من تاريخ التوصل بها.

على كل ناقل جوي أن يبلغ إلى مديرية الطيران المدني كل تغيير يتم إدخاله على برامج الرحلات المصادق عليها و المشار إليه في الفصل 130 من مرسوم 1962 (تغيير الطرق أو مواعيد أو إلغاء الرحلات) .
ويحدد دفتر التحملات نسبة الإلغاء القصوى المقبولة من طرف مديرية الطيران المدني أثناء نفس الموسم وكذا العقوبات الممكن اتخاذها في حق تلك الشركات بالنسبة للإلغاءات التي تعتبر غير مبررة من طرف مديرية الطيران المدني.

بدون مساس بمقتضيات الاتفاقيات الثنائية الجوية، تحتفظ مديرية الطيران المدني بالحق في رفض طلبات الترخيص بالاستغلال أو المصادقة على برامج الرحلات المنتظمة التي تقدم إليها من طرف الشركات المغربية أو الأجنبية إذا ارتأت أن حجم السوق لا يبرر مثل هذه الزيادة في السعة.

وتطبق هذه القاعدة خصوصا على الطرق:

- من أو نحو مطاري الدار البيضاء والرباط التي تمثل عرضا للقدرات تعتبر كافية خاصة بالنظر إلى نسب المقاعد المملوءة الحقيقية المسجلة خلال السنة المنتهية.
- المفتوحة من طرف فاعلين جويين في إطار برامج تنمية الخطوط الجوية المنفذة من طرف السلطات المغربية .

2.6 الرحلات العارضة

طبقا لدورية شهر فبراير 2004 المتعلقة بالترخيص للخدمات الجوية العارضة للنقل العمومي لفائدة الركاب لأغراض سياحية وكذا استغلال تلك الخدمات ، تعتبر :

رحلات عارضة : الرحلات المنفردة أو سلسلة محدودة من الرحلات تتوفر فيها كل الخصائص التالية :

- وجود عقد استئجار موقع بين الناقل وشركة أو عدة شركات سياحية،
- تخصيص الرحلات للزبناء الذين يحملون صفة سائح حيث المقاعد المعروضة للبيع مرفقة بخدمات أرضية متعلقة بالإيواء والجولات السياحية المنظمة،
- تخصيص الرحلات لركاب يتوفرون على تذكرة ذهاب وإياب،
- الرحلة تكون رحلة ذهاب وإياب مع نفس الناقل .

سلسلة صغيرة من رحلات عارضة : سلسلة تكون من أقل من 10 رحلات خلال فترة مدتها شهران مدنيان،
رحلات بدون خدمات : مقعد معروض للبيع من طرف الشركات السياحية بدون خدمات أرضية متعلقة بالإيواء ليلتين على الأقل في فندق مصنف .

مساطر الترخيص

أ. مساطر الترخيص للشركات المغربية

على المستوى الوطني، يخضع سوق النقل الجوي للمرسوم والقرار والدورية المشار إليها في الفقرة 3.4.

ويسمح الفصل 122 المذكور أعلاه لكل مقاولة للنقل الجوي تتوفر فيها الشروط التقنية والمالية الكافية بالحصول على رخصة استغلال الخدمة الجوية للنقل العمومي.

يجب أن يوجه طلب الترخيص مباشرة إلى مديرية الطيران المدني بالرباط. ويسلم لصاحب الطلب نسخة من هذا الكتاب المرجعي وكذا دفتر التحملات الذي يحدد شروط منح رخص استغلال الخدمات الجوية المنتظمة و العارضة للنقل العمومي والذي أعدته الوزارة في أكتوبر 2003 لفائدة التحملات (انظر الملحق 3) .

وبعد المصادقة على الملف (التقني والمالي) من طرف مديرية الطيران المدني وتوقيع دفتر التحملات من الشركات الجوية، يمنح الترخيص باستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي بموجب قرار لوزير التجهيز والنقل ينشر بالجريدة الرسمية، ولا تتجاوز صلاحية الترخيص بالاستغلال مدة 5 سنوات ويمكن تجديدها لمدة تقل أو تساوي 5 سنوات .

يحدد القرار المذكور أعلاه الشروط الخاصة التي يجب أن يجري فيها الخدمات المرخص بها.

ويسمح الفصل 122 من المرسوم المذكور لكل شركة جوية تتوفر فيها الضمانات التقنية والمالية لكافية بالحصول على الترخيص باستغلال الخدمة الجوية للنقل العمومي.

ويجب أن يوجه طلب الترخيص مباشرة إلى مديرية الطيران بالرباط ويتسلم طالب الترخيص نسخة من هذا الكتاب المرجعي وكذا دفتر التحملات لذي يحدد شروط منع رخص استغلال الخدمات الجوية المنتظمة العارضة للنقل لجوي العمومي الذي أعدته الوزارة في أكتوبر 2003 لفائدة لشركت المغربية (انظر الملحق 3) .

يتمن دفتر التحملات الوثائق التي يتكون منها الملف الذي تقدمه الشركة الجوية لمديرية الطيران المدني وكذا الشروط الواجب توفيرها من طرف الشركات المغربية بخصوص الشكل القانوني للشركة والوثائق الواجب تقديمها والمتعلقة خاصة بالشهادات التقنية للاستغلال والضمانات المالية (انظر الملحق 3) .

وبعد المصادقة على الملحق (التقني والمالي) من طرف الشركة الجوية يمنح الترخيص باستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي بموجب قرار لوزير التجهيز والنقل يصدر بالجريدة الرسمية . ولا تتجاور مدة صلاحية الترخيص بالاستغلال خمس سنوات ويمكن تجديدها لمدة تساوي خمس سنوات أو تقل عنها .

ويحدد القرار المشار إليه أعلاه الشروط الخاصة التي يجب أن يتم في إطار استغلال الخدمات الجوية المرخص بها .

ب ـ مسطرة الترخيص للرحلات العارضة (جميع الجنسيات)

توجه طلبات الترخيص بإجراء رحلات عارضة من طرف الناقلين الجويين إلى مديرية الطيران المدني وتكون موفقة بالوثائق التالية :

* نسخة من رخصة الاستغلال الممنوحة للناقل الجوي من طرف السلطة المختصة في البلد الأصل مع تحديد أنواع الطائرات وعلامات التسجيل وكذا كل وثيقة أخرى تراها مديرية الطيران المدني ضرورية من أجل التأكد من أن الاستغلال المقترح سيتم في أحسن شروط السلامة .
* نسخة من شهادات التأمين،
* نسخة من عقد الاستئجار الموقع بين الناقل الجوي ومنظم الرحلات ،
*التزام الناقل لجوي بإرجاع الركاب الذين سيقوم بنقلهم .

وتسلم طلبات الترخيص إلى مديرية الطيران المدني في الآجال التالية :
* بالنسبة لسلسلات الرحلات ا لصغيرة:15 يوما قبل لتاريخ لمحدد لتنفيذ أول رحلة،
*بالنسبة لسلسلات الرحلات الأخرى: 30 يوما قبل التاريخ لمحدد لتنفيذ أول رحلة،

*بالنسبة للرحلات المنفردة : 24 ساعة على الأقل قبل تنفيذ الرحلة .

وتقوم المديرية المذكورة بالإجابة على هذه الطلبات في الآجال التالية :

* بالنسبة لسلسلات الرحلات الصغيرة : 7 أيام،
* بالنسبة لسلسلات الرحلات الأخرى : 15 يوما،
* بالنسبة للرحلات المنفردة : 24 ساعة .

ج .شروط استغلال الرحلات العارضة

يجب على الناقلين الجويين احترام لشروط التالية :

* يجب أن تكون الرحلات العارضة المنتظمة من طرف منظمي الرحلات مخصصة للزبناء السواح. وتكون المقاعد المعروضة للبيع مرتبطة بخدمات أرضية تهم الإيواء والجولات السياحية المنتظمة .
* يجب أن يتوفر ركاب الرحلات العارضة على تذكرة ذهاب و إياب (الذهاب من المغرب أو الخارج)ومع ذلك يمكن أن يتكلف بالإياب ناقل آخر تبعا لطلب الناقل الذي رخص له بإجراء رحلات عارضة .
* تكون كل رحلة ذهابا وإيابا مع نفس الناقل.
* تحدد النسبة القصوى للرحلات بدون خدمة المسموح بها حول الدر البيضاء (مطاري الدار البيضاء ـ محمد الخامس والرباط ـ سلا) ب 30% .
* إلا أنه خلال أشهر الذروة الكبير (يونيو، يوليوز وغشت) تحدد النسبة القصوى المسموح بها حول قطب الدار البيضاء ب 40% .
* لا يسمح لشركة جوية تنظم رحلات عارضة أن تجري رحلات بين نقط تتكلف بها شركة خدمات منتظمة في أيام محددة أو بانتظام ووثيرة يمكنها التسبب في أضرار للرحلات المنتظمة .
* كل تغيير يجري في برنامج الرحلات المرخص بها يجب أن يعرض مسبقا على أنظار مديرية الطيران المدني .

د . مقتضيات مختلفة

- يمكن للناقلين الجويين إجراء عمليات الربط مع السماح بالتوقف في نقطتين داخل المغرب
- يمكن للناقلين الجويين المرخص لهم نقل بالإيجار البضائع على متن رحلات الإياب وذلك بعد توجيه طلب في هذا الخصوص إلى مديرية الطيران المدني والمطار المعني،

- تحدد رخصة الاستغلال شروط تنفيذ الرحلات وكذا المطارات الممكن إجراء ربط في اتجاهها .

الملحقـات

الملحق رقم : 1

تعاريف

الاتفاق الثنائي : Accord Bilatéral اتفاق النقل الجوي الدولي المبرم بين بلدين.

code share : اقتسام الرمز اللإستدلالي لشركات النقل الجوي بمعنى استعمال رقم رحلة ناقل لأجل خدمة يقوم بها ناقل آخر.

شركة مغربية : شركة خاضعة للقانون المغربي.

créneau horaire: موعد الرحلة (الساعة المحددة للهبوط أو الإقلاع المتوفرة و المسموح بها في تاريخ محدد و في مطار معين .

(IATA) : الجمعية الدولية للنقل الجوي التي تم إنشاءها سنة 1945 و التي تضم بين أعضائها 273 شركة تنتمي إلى اكثر من 130 بلد يوجد مقرها بجنيف .

Hub قطب: مطار محوري للربط بين مختلف اتجاهات رحلات شركة معينة. مثلا قطب الخطوط الملكية المغربية هو مطار محمد الخامس و مطار فرانكفورت هو محور شركة لوفتا نزا و مطار لندن هو محور شركة الخطوط الجوية البريطانية و مطار شارل دوكول هو قطب شركة الخطوط الجوية الفرنسية و مطار امستردام هو قطب شركة KLM.

Pax : هي اختصار للفظة مسافرين.

OACI : المنظمة الدولية للطيران المدني التي أنشئت سنة 1944 للسهر على تنمية الطيران المدني و هي منظمة متخصصة تابعة للأمم المتحدة و تضم حاليا 188 دولة متعاقدة .

Open sky : اتفاق الأجواء المفتوحة تتفق بموجبه دولتان أو عدة دول على رفع القيود المفروضة على أسواقها الجوية بالنسبة للسعة عدد الرحلات و الطرق الجوية.

Point à Point : ربط جوي مباشر بين السوق الأصلية و المطار المتجه إليه بإحدى الضواحي دون المرور عبر قطب البلد المتجه إليه .

charter الرحلات العارضة : النقل الجوي الغير منتظم للأغراض السياحية.

Handling: الخدمات الأرضية المقدمة لشركات النقل الجوي.

Tour Opérateur : منظمي الرحلات.

Vols Secs: رحلات بدون خدمة فندقية .

Coordonnateur des Aéroports : منسق المطارات.

Comité de coordination des slots: لجنة تنسيق مواعيد الرحلات.

CTE : الشهادة التقنية للاستغلال.

AOC : رخصة الاستغلال.

ملاحظة : يحق لسلطات طيران كل من الطرفين المتعاقدين رفض ترخيص التشغيل لشركة ما إذا تبين أن جزءا أساسيا من ملكية المؤسسة المعنية و مراقبتها الفعلية ليس بيد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو بيد رعاياه، وذلك وفقا لأحكام و مبادئ الاتفاقيات الثنائية المبرمة من طرف المغرب.

الملحق رقم 2

تعاريف مواد الاتفاقيات الثنائية المتعلقة بالطرق الجوية و الحمولة و التعاريف

الحريات الجوية :

عرفت منظمة الطيران المدني الدولي الحريات الجوية كما يلي :

الحرية الأولى: حق عبور إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه.
الحرية الثانية: حق الهبوط بإقليم الطرف الآخر لأغراض غير تجارية (الحق في التوقف التقني).
الحرية الثالثة: الحق في إنزال الركاب و البضائع و البريد المنقولين من إقليم تتمتع الطائرة بجنسيته.
الحرية الرابعة: الحق في نقل الركاب و البريد و البضائع في اتجاه اقليم تتمتع الطائرة بجنسيته.
الحرية الخامسة: الحق في نقل الركاب و البضائع و البريد في اتجاه أراضي أية دولة أخرى متعاقدة و كذا الحق في إنزال الركاب و البريد و البضائع الآتية من أراضي أي دولة أخرى متعاقدة .

و لقد سمحت الحركة التجارية فيما بعد بتعريف ما اتفق علي اعتباره ثلاث حريات أخرى :

الحرية السادسة: امتياز النقل بين دولتين مع المرور عبر البلد الاي يحمل الناقل جنسيته
(دمج الحرية الثالثة و الرابعة)
الحرية السابعة: امتياز ممنوح لناقل من دولة يعمل كليا خارج إقليمه (دون توقف أو تحليق) لممارسة نقل تجاري بين أراضي دولة آخرى و دولة أوعدة دول.
الحرية الثامنة: الحق الذي يتمتع به ناقل من بلد ما لكي يؤدي خدمة بين نقطتين متواجدتين في أراضي دولة أخرى cabotage .

الطرق الجوية :

في الاتفاقيات الثنائية التقليدي، يتم التفاوض حول الطرق من طرف دولة A و دولة B استنادا على مدينتين اثنين تتخذان كمراجع مع نقاط التوقف الوسيطة والنقط اللاحقة الممكنة وإذا كانت نقط التوقف الوسيطة والنقط اللاحقة متواجدة على أراضي بلد آخر ، يجب على هذا الأخير أن يعطي ترخيصه في اتفاق ثنائي أخر .

يتفق الطرفان المتعاقدان حول الطرق التي سيتم تشغيلها و التي سيتم اعتمادها و يتم تحديد النقط الوسطية و النقط ما وراء بناء على ترخيص يمنحه الطرف التي توجد تلك النقط لديه .

الحمولة المعروضة :

تلعب المراقبة الخاصة للحمولة دورا أساسيا في الحفاظ على مردودية مؤسسة النقل الجوي و من بين الأشكال القانونية المتعددة الممكنة تميز منظمة الطيران المدني الدولي النماذج التالية للبنود الخاصة بالحمولة.

- اتفاق التحديد المسبق اتفاق مسبق حول الحمولة قبل تشغيل الخدمات المعتمدة و يمكن أن تأخذ هذه المادة شكل توزيع متساو للحمولة أو شكل مسطرة للتنسيق و المصادقة و تقديم العروض.
- اتفاق برمودا واحد Bermudes 1 : تتضمن المبادئ التي يجب احترامها من طرف الشركات الجوية في مجال الحمولة و التحديد المسبق للحمولة من طرف كل شركة، و لا يتدخل الطرفان المتعاقدان أو سلطات الطيران المدني لكليهما إلا لغرض إجراء دراسة لاحقة عبر مساطر التشاور.
- اتفاق التحديد الحر: تتفق الأطراف المتعاقدة على عدم فرض قيود من جهة واحدة على حجم الرواج ووتيرة الخدمة وانتظامها أو أصناف الطائرات المشغلة من طرف الشركات الجوية التي يعينها الطرف الأخر.

الأســـــــــعار:

يعتبر النقل الجوي و منذ مدة طويلة قطاعا تحدد فيه الأسعار و يتم تحديدها من طرف المصالح الإدارية المختصة، وتوجد ثلاث نمادج لتحديد الأسعار المصادقة المزدوجة، الرفض المزدوج ومبدأ البلد الأصلي.

- المصادقة المزدوجة لأسعار من طرف السلطات الجوية للبلدين وما تزال هذه المصادقة الأكثر استعمالا في الاتفاقيات الثنائية ويمكن أن تكون صريحة أو ضمنية.
- الرفض المزدوج: يعني أنه يتم العمل بالأسعار إلا إذا تعرضت للرفض من طرف السلطات الجوية للبلدين.
- مبدا البلد الأصل : يعني حق الطرف الذي تنطلق الرحلات من أراضيه في المصادقة على الأسعار .

Annexe 3 : Cahier des charges fixant les conditions d'octroi d'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public réguliers et non réguliers

Article 1 : Objet

L'objet du présent cahier des charges est de définir les conditions à respecter par les entreprises marocaines pour l'obtention de l'autorisation des services aériens de transport public régulier ou non régulier (passagers et fret) dans le cadre de la réglementation en vigueur, notamment l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n°544-00 du 02 Novembre 2000 fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien tel qu'il a été modifié par l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 953-02 du 31 Mai 2002.

Article 2 : demande d'autorisation

La demande d'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public régulier non régulier est soumise aux conditions suivantes :

- L'exploitant doit être une société anonyme, domiciliée au Maroc, régie par le droit marocain ;
- Le conseil d'administration ou le directoire de la société doit être présidé par une personne physique de nationalité marocaine.

L'exploitant doit fournir les documents suivants :

- Copie certifiée conforme des statuts ;
- Copie certifiée conforme du certificat négatif délivré par le Ministère du Commerce et de l'Industrie, précisant la dénomination ou la raison sociale de la société ;
- Extrait du Registre du Commerce ;
- Copie certifiée conforme du certificat de la Patente ou de l'Identification Fiscale ;
- Procès Verbal de l'Assemblée Constitutive de la Société, dûment visé par les fondateurs ;
- Procès verbal de la nomination des membres du Conseil d'Administration ou du Directoire de la société dûment visé par le président de l'Assemblée Constitutive ;
- Attestation de versement du capital social (partie libérée), délivrée par la banque chargée de la capitalisation, précisant les noms des actionnaires, marocains et étrangers, et les montants versés par chacun d'eux en dirhams et en devises ;
- Etude de faisabilité du projet, basée sur cinq années d'exploitation, présentée conformément aux indications mentionnées dans l'annexe C, partie 5 de l'arrêté susvisé et précisant le plan de flotte (type et nombre d'aéronefs), le réseau à exploiter, la politique de maintenance, le plan de recrutement et les résultats financiers prévisionnels ;
- Garantie financière réelle de couverture de l'exploitation pour une période minimale de six mois (preuve d'existence de fonds et/ou attestations et cautions bancaires).

Après examen du dossier susvisé par la Direction de l'Aéronautique Civile , le ministre donnera un accord de principe lui permettant d'entamer la réalisation du projet.

Article 3 : Conditions d'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public

Pour obtenir l'autorisation d'exploitation l'entreprise doit présenter au préalable conformément aux articles 4 et 5 de l'arrêté 544-00 susvisé les documents suivants :

- un certificat technique d'exploitation (CTE) délivré selon la procédure fixée par l'arrêté n° 544-00 du 02 Novembre 2000 susvisé ;
- une attestation d'engagement d'assurances garantissant les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers à la surface contre tout risque se rapportant à l'activité de l'entreprise ;
- une copie du certificat de propriété ou du contrat de location-vente. Les avions doivent être immatriculés au Maroc.

Article 4 : Forme et validité de l'autorisation

L'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public régulier ou non régulier est accordée par arrêté du Ministre de l'Equipement et du Transport qui précise les conditions dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des services aériens autorisés. La validité de cette autorisation ne doit pas dépasser 5 ans. Elle peut être renouvelée pour une période inférieure ou égale à 5 ans.

L'autorisation pour les vols réguliers peut être accordée par concession.

Le réexamen de l'autorisation d'exploitation peut être imposé à tout moment par la Direction de l'Aéronautique Civile dans le cas ou l'entreprise ne se conforme pas à la réglementation en vigueur ou aux dispositions du présent cahier des charges.

Article 5 : Conditions d'exploitation

A . Programme d'exploitation et tarifs

Le transporteur aérien est tenu de respecter les conditions précisées dans la 2ème partie (services aériens) du décret précité, notamment en ce qui concerne l'approbation préalable par la Direction de l'Aéronautique Civile des programmes d'exploitation. Il doit également communiquer les tarifs à la Direction de l'Aéronautique Civile.

Le transporteur aérien régulier doit maintenir durant une période d'au moins deux saisons IATA successives un service minimal d'une fréquence par semaine par route internationale opérée. Cette disposition ne s'applique pas aux vols réguliers domestiques.

Toute annulation de vols doit recueillir l'accord de la DAC. Toutefois le transporteur peut annuler durant une saison IATA un nombre total de vols équivalent à 10 % du nombre total des vols programmés.

Il et interdit à un transporteur aérien non régulier d'effectuer régulièrement des vols entre des points desservis par une entreprise de services aériens réguliers avec une régularité telle qu'ils peuvent constituer une série de vols réguliers portant préjudice à cette dernière.

Les vols charters doivent répondre aux dispositions de la circulaire n° …….DAC/DTA du xx février 2004 régissant le trafic charter.

Sécurité : Conditions du transport aérien des marchandises dangereuses

Le transporteur aérien doit en cas de transport de marchandises dangereuses avoir une autorisation et se conformer à l'annexe A à l'arrêté 544-00 susvisé et à l'arrêté du Ministre de l'Equipement et du Transport n° 780-03 du 15 Avril 2003 fixant les conditions de transport par voie aérienne des marchandises dangereuses :

Sûreté :

Tout transporteur aérien autorisé doit respecter les spécifications du programme national de sûreté et se conformer au paragraphe 10 de l'Annexe A de l'arrêté 544-00 précité.

Article 6 : licences du personnel navigant technique et commercial

Le transporteur aérien doit disposer d'un personnel navigant technique et commercial marocain. A défaut et à titre temporaire, ce personnel peut être étranger, titulaire de licences conformes à la réglementation marocaine en vigueur objet de l'arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande n° 1309-01 du 22 Rejeb 1422 (10 Octobre 2001) modifiant et complétant l'arrêté du Ministre des Transports n° 227-97 du 26 Ramadan (04 Février 1997) relatif aux licences et qualifications du personnel aéronautique.

Article 7 : conditions d'affrètement ou de frètement d'avions

Le transporteur aérien qui se propose d'utiliser un appareil d'une autre entreprise ou de transférer un appareil à une autre entreprise doit solliciter l'agrément préalable de la Direction de l'Aéronautique Civile conformément à l'article 134 du décret précité et l'arrêté 544-00 du 02 Novembre 2000 susvisé tel qu'il a été modifié.

Les conditions figurant dans l'autorisation doivent obligatoirement être reproduites dans le contrat de location ou de cession conclu entre les deux parties.

L'affrètement des appareils doit s'effectuer dans les conditions d'exploitation conformes à la réglementation en vigueur et tenir compte notamment des critères suivants :

- La durée de l'affrètement d'un avion immatriculé à l'étranger ne doit pas dépasser six mois ;

- L'autorité de l'aviation civile de la compagnie dont l'avion est affrété doit disposer d'un système de supervision de la sécurité conforme aux standards OACI.

Article 8 : Engagement

La compagnie s'engage à se conformer aux conditions prescrites dans le présent cahier des charges.

Toute infraction à la réglementation en vigueur et aux dispositions du présent cahier des charges est passible des sanctions prévues à cet effet à l'encontre du transporteur aérien notamment la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exploitation.

Lu et approuvé
(Cachet et signature de l'entreprise)

ARTICLES EXTRAITS DU D E C R E T N° 2.61.161 DU 10 JUILLET 1962 PORTANT REGLEMENTATION DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Article 116 : Transport public

Les services aériens de transport public ont pour objet le transport contre rémunération de personnes, de fret ou de courrier.

Sont réputés services aériens réguliers de transport public, ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis et publiés ou avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

Sont réputés services aériens non-réguliers de transport public, ceux qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées au paragraphe ci-dessus.

Les services de transport aérien soit réguliers, soit non-réguliers, sont dits internationaux, s'ils empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

Article 122 : Autorisation d'exploitation - (modifié par décret n°2-99-1077 du 04/05/2000)

Les services réguliers de transport public doivent faire l'objet d'une autorisation d'exploitation ou d'une concession d'une durée fixée par contrat. Les services non-réguliers de transport public et les services de travail aérien font l'objet d'une autorisation d'exploitation.

Pour obtenir une autorisation d'exploitation, une entreprise de transport public et de travail aérien doit fournir au Ministre en charge de l'aviation civile toutes informations sur le service proposé et satisfaire aux conditions posées par le Ministre en ce qui concerne d'une part les garanties techniques, telles que celles requises pour l'obtention du certificat technique d'exploitation et d'autre part les garanties financières pour une exploitation sûre et efficace conformément aux dispositions du présent décret.

Les services de transport public et de travail aérien doivent être assurés par des entreprises ayant obtenu le certificat technique d'exploitation délivré par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Pour l'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien, les entreprises doivent répondre aux conditions d'un cahier des charges établi par le Directeur de l'Aéronautique Civile.
Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions du présent décret ou de l'autorisation d'exploitation, ou si l'intérêt public l'exige, le Ministre en charge de l'aviation civile, peut prononcer la suspension ou le retrait de l'autorisation.

Un arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile, fixe les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation, aux garanties techniques et financières, à la forme et la durée de l'autorisation ainsi qu'à son renouvellement qui peut être refusé ou assorti de conditions particulières.

Article 127 : Transports intérieurs

Les services aériens de transport public entre deux points quelconques du territoire marocain sont assurés par des entreprises marocaines.

Article 130 : Modification d'itinéraire

Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier un itinéraire ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route sans en avoir obtenu au préalable l'autorisation du Ministre des Travaux Publics qui peut consulter les intéressés.

Toutefois, le Ministre des Travaux Publics peut autoriser, si cela est conforme à l'intérêt public, la suspension et la modification temporaire des services aériens.

Article 131 : Horaires

Les horaires d'exploitation des services aériens réguliers de transports public, fixant des heures de départ et d'arrivée à chaque terminus et à chaque escale doivent être approuvés par le Directeur de l'Air, mais, si dans les quatorze jours de leur soumission à ladite Direction, aucune observation n'a été formulée, l'exploitation peut commencer conformément à ces horaires.

Arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 544-00 du 5 Chaabane 1421 (2 Novembre 2000) fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien tel qu'il a été modifié et complété par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 953-02 du 18 rabii I 1423 (31 mai 2002)

LE MINISTRE DU TRANSPORT ET DE LA MARINE MARCHANDE

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique Civile, tel qu'il a été modifié et complété, notamment son article 122,

A R R E TE :

ARTICLE PREMIER.- L'obtention de l'autorisation d'exploitation prévue par l'article 122 du décret susvisé n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique Civile est subordonnée aux conditions prévues par le présent arrêté.

Les procédures de mise en œuvre des dispositions du présent arrêté sont fixées par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

ARTICLE 2 - Demande d'autorisation.

Toute entreprise de transport public et/ou de travail aérien désirant obtenir une autorisation d'exploitation pour la première fois, doit fournir au ministre du transport et de la marine marchande un dossier comportant les renseignements suivants :

- Nom ou raison sociale de l'entreprise (personne physique ou société) ;
- Siège social et capital (pour les sociétés) ;
- Extrait d'inscription au registre de commerce ;
- Copie certifiée conforme des statuts pour les sociétés ;
- Etude de la faisabilité du projet ;
- Objet des services de transport aérien ou de travail aérien envisagés (la liste des principales catégories de travail aérien est jointe en annexe B, annexée à l'original du présent arrêté) ;
- Types et nombre d'appareils, année de leur construction, performance du matériel volant.

ARTICLE 3 - Forme, durée de validité et renouvellement de l'autorisation d'exploitation.

Les autorisations d'exploitation de services aériens de transport public et/ou de travail aérien sont accordées par arrêté du Ministre du Transport et de la Marine Marchande, qui sera publié au « Bulletin Officiel ». Ledit arrêté précise les conditions particulières dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des services aériens autorisés.

La validité de l'autorisation d'exploitation ne doit pas dépasser 5 ans pour les services aériens de transport public et 2 ans pour les services de travail aérien. Pour la première, elle peut être renouvelée pour une période inférieure ou égale à 5 ans et pour la deuxième pour une période inférieure ou égale à 2 ans conformément aux dispositions du présent arrêté.

ARTICLE 4 - Assurance.

Les entreprises de transport public et/ou de travail aérien doivent souscrire des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers, conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 5 - Conditions techniques et financières.

Pour obtenir l'autorisation d'exploitation, l'entreprise de transport public et de travail aérien doit satisfaire aux conditions techniques et aux garanties financières indiquées ci-après :

5-1 Certificat technique d'exploitation (CTE).

La délivrance et la validité d'une autorisation d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat technique d'exploitation (CTE) en cours de validité spécifiant les activités couvertes par l'autorisation d'exploitation. Les conditions relatives à la demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE, ainsi que le programme de contrôle et de surveillance continue sont précisées en annexe A, annexée l'original du présent arrêté. Il en est de même pour les mentions du CTE, la suspension, le retrait et le rétablissement du CTE, les conditions d'exploitation et les manuels d'exploitation. Les questions concernant le transport/évacuation sanitaire, la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et la sûreté sont également décrites en annexe A, annexée à l'original du présent arrêté.

5-2 Garanties financières.

Toute entreprise de transport public demandant une autorisation d'exploitation pour la première fois doit pouvoir démontrer qu'elle sera à même de faire face, à tout moment, pendant une période de 24 mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles. Ainsi, toute demande d'autorisation d'exploitation est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins les deux premières années d'exploitation. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées à la partie A de l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté.

Les autres renseignements à fournir par une entreprise de transport public tels que la notification préalable du programme d'exploitation et de tout changement de capacité ou de volume d'activités, de projet de fusion ou de rachat, ainsi que le plan d'entreprise révisé le cas échéant, l'évaluation des résultats financiers et la mise des comptes certifiés sont précisés à l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté.

ARTICLE 6.- Les dispositions de l'article 5-2 ne s'applique pas aux entreprises de travail aérien. Ces entreprises doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds leur permettent d'assurer l'activité proposée ou de fournir les informations nécessaires aux fins de l'évaluation des résultats financiers (point 3 de l'annexe C, annexée à l'original du présent arrêté), à la demande de la Direction de l'Aéronautique Civile.

ARTICLE 7.- Le présent arrêté, qui sera publié au Bulletin Officiel, abroge et remplace l'arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications n° 303-68 du 28 Mai 1968 relatif à l'autorisation d'exploitation de services aériens de transport public et de services de travail aérien.

Rabat, le 5 chaabane 1421 (2 novembre 2000).

Le Ministre du Transport
et de la Marine Marchande

Signé : Abdesselam ZENINED

BO n°4870 du 1er février 2001
BO n°5040 du 19 septembre 2002

ANNEXE A - CONDITIONS TECHNIQUES

1- Demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTE :

1.1. La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du Certificat Technique d'Exploitation (CTE) doit être faite auprès du Directeur de l'Aéronautique Civile. Elle doit contenir au moins les renseignements suivants :

a) Pour une première délivrance :

- nom et adresse du postulant et base principale d'exploitation;

- renseignements sur l'organisation administrative de l'entreprise et sur ses principaux membres, avec leur titre, leur nom, leurs qualifications et leur expérience pratique;

- renseignements détaillés sur l'exploitation proposée avec les rubriques suivantes :
    - type d'aéronef, instruments, documents de vol, équipements de communications et de navigation et tous autres équipements qui seront utilisés;
    - dispositions relatives à l'entretien et l'inspection des aéronefs et de l'équipement;
    - renseignements concernant chaque membre d'équipage, avec types de certificats ou numéro de licence, qualifications, certificat médical et compétence récemment confirmée sur les types d'aéronefs prévus;
    - dispositions relatives à la formation et à la qualification des navigants et du personnel au sol, ainsi qu'aux installations et équipements disponibles;
    - routes envisagées, avec tracé géographique, altitudes minimales de vol, aérodromes de destination et de dégagement qui doivent être utilisés, y compris renseignements sur les procédures d'approche aux instruments, minima d'exploitation d'aérodromes envisagés et installations, et services de navigation et de communications;
    - détails sur les méthodes de contrôle d'exploitation et de surveillance qui seront utilisées;
    - nature de l'exploitation - passagers, marchandises, poste, exploitation de jour, de nuit, en VFR ou en IFR;

- DOCUMENTS DE NAVIGABILITE, D'ENTRETIEN, DE MAINTENANCE ET D'EXPLOITATION DEVANT ETRE DEPOSES EN VUE DE LEUR APPROBATION NOTAMMENT :
    - le manuel d'exploitation (MANEX) et/ou d'activités de travail aérien;
    - le manuel de maintenance de l'exploitant (MME);
    - le(s) manuel(s) d'entretien (ME);
    - le compte rendu de matériel (C.R.M.);

- les copies de contrat(s) d'entretien conclu(s) entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément est validé par la Direction de l'Aéronautique Civile.

- attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du demandeur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

b) Pour une modification ou un renouvellement les mises à jour des renseignements requis au paragraphe a).

1.2.- La demande devra être déposée au moins :

- 90 jours avant le début d'exploitation envisagée pour la 1ère délivrance;
- 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification (sauf cas particulier, et après accord des services compétents de la DAC - par exemple demande de modification simple de la liste des aéronefs couverts par le CTE);
- et 30 jours avant la date d'expiration du CTE pour un renouvellement.

1.3.- Un postulant à un CTE ou à une modification d'un CTE doit permettre aux services compétents de la DAC d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

1.4.- Le CTE n'est délivré, modifié ou renouvelé par le Directeur de l'Aéronautique Civile qu'après examen des documents présentés, des informations transmises, et enquête sur l'organisation et les moyens mis en oeuvre par l'exploitant, et que si :

- le postulant a démontré à la Direction de l'Aéronautique Civile qu'il est en mesure de:

  (i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée ;
  (ii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînements requis ;

  (iii) respecter les exigences en matière d'entretien, compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées;
  (iv) et respecter, selon l'exploitation envisagée, les exigences des paragraphes 5, 6, 7, 8, 9 et 10 ci-après et celles relatives aux agréments opérationnels additionnels sollicités.

- LE SYSTEME D'ENTRETIEN EST APPROUVE CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ANNEXE D AU PRESENT ARRETE.

- le programme d'inspections et contrôles inopinés objet du paragraphe 2.- ci-après ne révèle aucune lacune pouvant affecter la sécurité de l'exploitation autorisée.

Toutefois, un CTE provisoire de six mois renouvelables une seule fois, peut être délivré à une entreprise qui débute l'exploitation de services aériens pour la 1ère fois, compte tenu de circonstances particulières jugées par le Directeur de l'Aéronautique Civile et à condition que le dossier déposé soit complet.

1.5.- La validité du CTE est fixée à six mois dans le cas d'une première délivrance, et de 1 à 2 ans maximum selon le type d'activité pour un renouvellement.

1.6.- L'exploitant doit, dès que possible, informer la Direction de l'Aéronautique Civile de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu du paragraphe 1.1.- a).

2- Programme de contrôle et surveillance continue

Durant la période de validité du CTE, un programme de contrôle et surveillance continue pour évaluer le maintien de la compétence du détenteur du CTE, est effectué par les services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile.

Ce programme consiste à :

- réévaluer la structure de l'exploitant, l'efficacité et le contrôle de la gestion, les installations, l'équipement, l'entretien du matériel volant, le contrôle et la supervision de l'exploitation, le maintien des normes concernant les équipages de conduite, les procédures de sécurité pour les passagers et les marchandises et les préoccupations de sûreté.

- procéder à une contre-vérification des dossiers de l'exploitation et du personnel, des programmes de formation, des manuels de l'exploitant, de la rentabilité et de la conformité aux dispositions du CTE, aux dispositions spécifiques d'exploitation et à la réglementation en vigueur.

3- Mention du CTE

3.1.- Le CTE, dont une copie doit figurer dans le manuel d'exploitation, spécifie :

(a) le nom et l'adresse de l'exploitant ;
(b) la date de délivrance et la période de validité ;
(c) la description du type d'exploitation autorisé ;
(d) les types d'aéronefs autorisés pour l'exploitation ;
(e) les marques d'immatriculation des aéronefs autorisés ;
(f) les zones d'exploitation autorisées ;
(g) les limitations spécifiques ;
(h) et les agréments opérationnels et autorisations additionnelles.

3.2.- Le CTE n'est valide que dans les conditions et sous les réserves figurant dans la fiche des dispositions spécifique d'exploitations, conformément aux modèles joints aux annexes au présent arrêté.

4- Suspension, retrait et rétablissement du CTE

4.1.- Suspension, et retrait du CTE :

Le CTE peut être suspendu, partiellement ou totalement, ou retiré dans les cas suivants :

- si les services compétents de la Direction de l'Aéronautique Civile constatent que les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus respectées, ou que l'entreprise utilise ses services sans se conformer aux dispositions réglementaires applicables ;

- si l'entreprise n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.

4.2.- Rétablissement du CTE :

En cas de suspension , partielle ou totale, le CTE peut être rétabli lorsque les services compétents sont assurés que l'entreprise a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.
En cas de retrait, l'entreprise doit faire une nouvelle demande de délivrance de CTE.

5.- Exploitation :

5.1.- L'exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable, qui détient l'autorité juridique pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées.

5.2.- L'exploitant doit avoir désigné des responsables pour :

. les opérations aériennes;
. le système de l'entretien;
. la formation et l'entraînement de l'équipage;
. et les opérations au sol;

5.3.- L'exploitant doit établir un système de contrôle d'exploitation et nommer un responsable afin de contrôler la conformité et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs et vérifier que toutes les opérations, y compris les opérations d'affrètement et de location des aéronefs prévues en annexe E au présent arrêté, sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables. Si l'exploitant a mis en place un système qualité il peut considérer cette exigence comme satisfaite.

5.4.- L'exploitant doit établir et maintenir un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols qui comprend :

- un système de recueil et d'analyses de comptes rendus d'incidents ;
- un système d'analyse des données de vol basé sur l'exploitation des documents de bord ou des enregistrements de paramètres de vol.

Les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

5.5.- L'exploitant doit fournir à la Direction de l'Aéronautique Civile deux exemplaires du manuel d'exploitation et/ou d'activités de travail aérien, et 3 exemplaires du manuel de maintenance de l'exploitant ainsi que l'ensemble des amendements ou révisions y afférents.

5.6.- L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation.

5.7.- L'exploitant doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols et assurer sur la base principale d'exploitation et sur les différentes escales des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

5.8.- L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses aéronefs et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

5.9.- L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son CTE.

5.10.- L'exploitant doit permettre aux services compétents de la DAC d'avoir accès à son organisation, à ses aéronefs et à tout organisme de maintenance agréé ou dont l'agrément est validé par la Direction de l'Aéronautique Civile, afin de déterminer le maintien de la conformité aux dispositions du présent arrêté.

6.- Manuel d'exploitation

6.1.- Définition, mise à disposition du personnel, dépôt et contrôle du manuel d'exploitation.

6.1.1.- *Définition.*

Le manuel d'exploitation est un document destiné à mettre à la disposition du personnel de l'entreprise de transport public, concerné par l'exploitation d'un aéronef particulier, les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

6.1.2.- *Mise à disposition du manuel d'exploitation.*

Une entreprise de transport public, ne peut mettre en exploitation un aéronef si elle ne dispose pas du manuel d'exploitation correspondant et si elle ne l'a pas mis préalablement à la disposition du personnel intéressé.

Le manuel d'exploitation doit être facilement utilisable pour la préparation, la conduite, la surveillance et le traitement des données du vol.

L'entreprise doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.

Il doit par ailleurs permettre à l'administration de s'assurer d'une part, que l'exploitation forme un ensemble cohérent et, d'autre part, que la politique définie par l'entreprise, les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

6.1.3. *Dépôt du manuel d'exploitation.*

L'entreprise doit avoir déposé ce manuel d'exploitation auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile préalablement à la mise en service d'un aéronef. Toutefois, lorsque l'entreprise débute l'exploitation d'un modèle d'aéronef différent de ceux qu'elle exploite déjà, elle peut disposer d'un manuel d'exploitation provisoire, à la condition qu'il comprenne les informations nécessaires pour que l'exploitation soit conforme aux exigences réglementaires en matière de sécurité. Le Directeur de l'Aéronautique Civile fixe, compte tenu des circonstances particulières, le délai dans lequel l'entreprise doit avoir déposé un manuel d'exploitation conforme aux exigences du présent article, ce délai ne pouvant être supérieur à six mois.

Ce manuel provisoire doit être déposé dans les mêmes conditions que doit l'être le manuel définitif.

6.1.4. *Contrôle du manuel d'exploitation.*

Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut imposer des modifications au manuel d'exploitation s' il constate :

- que le contenu du manuel n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation,
- ou que les personnels concernés par l'exploitation de l'aéronef méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

L'entreprise est tenue de communiquer aux services compétents de la DAC, s'ils le demandent, tous les documents dont ils peuvent avoir besoin pour les contrôles du manuel d'exploitation.

6.2. Utilisation et modification du manuel d'exploitation.

6.2.1. *Présence du manuel d'exploitation à bord de l'aéronef.*

Toute partie du manuel d'exploitation utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.

6.2.2. *Utilisation du manuel d'exploitation.*

L'entreprise et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'exploitation pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

6.2.3. *Modification du manuel d'exploitation.*

Toute modification de l'exploitation ou de l'organisation de l'entreprise ainsi que de l'aéronef ayant une incidence sur le manuel d'exploitation doit être précédée d'un amendement de celui-ci.
De plus, l'entreprise doit réviser le manuel d'exploitation en fonction de l'évolution de la réglementation.

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.

6.2.4. *Mise à jour du manuel.*

Tout amendement doit donner lieu à une mise à jour. Chaque exemplaire du manuel d'exploitation doit être tenu à jour.

6.2.5. *Cessation d'utilisation du manuel d'exploitation.*

L'entreprise doit informer le Directeur de l'Aéronautique Civile lorsqu'elle cesse d'utiliser un manuel d'exploitation. Une interruption de l'utilisation du manuel d'exploitation pendant une période supérieure à six mois entraîne l'obligation pour l'entreprise d'entreprendre une nouvelle procédure de dépôt du manuel.

6.3. Contenu et forme.

Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

6.4. Dispositions approuvées

Lorsqu'il est exigé que des dispositions prises par l'entreprise soient approuvées et soient incluses au manuel d'exploitation, ces dispositions doivent être reproduites dans le manuel d'exploitation sous la forme qui a été explicitement approuvée. Il doit en outre être fait mention de l'approbation et de la date à laquelle elle a été délivrée.

7- Manuel d'activités de Travail aérien :

7.1.- Mise à disposition du manuel :

Un exploitant ne peut utiliser un aéronef dans le cadre des activités de travail aérien ou pour la formation de pilotes à leur pratique que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'activités de travail aérien.

Le manuel d'activités de travail aérien, est un document élaboré par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition de l'exploitant et du personnel de l'exploitant les règles et procédures à suivre, ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

7.2.- Dépôt :

Le manuel est déposé auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile. Par ce dépôt l'exploitant informe le Directeur de l'Aéronautique Civile et les services compétents de l'organisation et des procédures qu'il met en place en vue d'assurer d'une part que l'exploitation forme un ensemble cohérent et d'autre part que les instructions, consignes et informations données au personnel permettent de respecter la réglementation technique applicable, notamment en matière de sécurité.

Les amendements doivent suivre la même procédure de dépôt que le manuel de base.

7.3.- Contrôle :

Le Directeur de l'Aéronautique Civile peut imposer des modifications au manuel s'il constate que son contenu n'est pas conforme à la réglementation technique applicable à l'exploitation ou que les personnels de l'exploitant méconnaissent les dispositions nécessaires pour assurer des conditions de sécurité satisfaisantes.

7.4.- Présence du manuel à bord de l'aéronef.

Toute partie du manuel d'activités de travail aérien utile au déroulement de la mission doit être à bord de l'aéronef.

7.5.- Utilisation du manuel d'activités de travail aérien.

L'entreprise et ses personnels, notamment les équipages de conduite, doivent utiliser le manuel d'activités de travail aérien pour l'exécution de leurs missions, se conformer aux consignes qu'il énonce et veiller à sa stricte application.

7.6.- Modification du manuel d'activités de travail aérien.

Toute modification ayant une incidence sur le manuel doit faire l'objet d'un amendement. L'exploitant doit réviser le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation. Il doit informer le Directeur de l'Aéronautique Civile lorsqu'il cesse d'utiliser le manuel. Si cette interruption est supérieure à six mois l'exploitant doit entreprendre une nouvelle procédure de dépôt.

7.7.- Contenu et forme :

Ce manuel ne doit pas être une simple copie des textes réglementaires. Il ne doit pas, sauf cas particulier, présenter ces textes sous leur forme originale mais les exprimer sous forme de consignes, d'instructions, etc, élaborées par l'exploitant et adaptées à son exploitation et aux personnels chargés de l'exécution des tâches.

Le contenu et la forme de ce manuel sont fixés par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

8 - Transport/Evacuation sanitaire :

8.1.- Tout exploitant de services de transport public et/ou travail aériens, titulaire d'une autorisation additionnelle de transport/évacuation sanitaire, doit lors de tout vol sanitaire assurer la présence d'un médecin ou à défaut, d'un infirmier ou d'une infirmière.

8.2.- Normalisation de l'équipement :

Les aéronefs effectuant un vol sanitaire doivent comporter :

. UNE SURFACE DISPONIBLE POUR L'INSTALLATION D'UNE CIVIERE OU D'UN MATELAS COQUILLE NECESSAIRE AU TRANSPORT D'UN MALADE OU D'UN BLESSE EN POSITION COUCHEE, L'EMPLACEMENT DE LA CIVIERE OU DU MATELAS DOIT ETRE PREVU DE TELLE FAÇON QU'EN CAS D'URGENCE CELLE-CI PUISSE ETRE EVACUEE AISEMENT ET RAPIDEMENT DE L'AERONEF;

- Un emplacement pour chaque accompagnateur médical;
- Un espace nécessaire au matériel médical qui doit être facilement accessible en vol;
- Un dispositif agréé de fixation pour l'ensemble du matériel médical et de la civière ou du matelas coquille;
- Le malade ou blessé doit pouvoir être introduit aisément en position couchée à l'intérieur de l'aéronef;
- l'habitabilité de l'aéronef doit permettre l'installation d'une civière ou d'un matelas et de deux personnes d'accompagnement médical, dont une placée à la tête du malade ou du blessé transporté. Toutes les parties du corps de la personne transportée doivent être facilement accessibles pour l'un ou l'autre des accompagnateurs;
- L'encombrement minimum réservé au matériel médical doit être d'un mètre cube.

8.3.- Matériel de premier secours :

Une liste de matériel de premier secours contenu dans l'aéronef doit être établie et jointe au manuel d'exploitation de l'entreprise.

Cette liste doit être détaillée en ce qui concerne le type, le nombre, les volumes et les branchements des divers matériels.

Tous les matériels répertoriés sur cette liste doivent être agréés de même que leur fixation et leur branchement.

8.4.- Contrôle :

Tous les équipements médicaux contenus à bord d'un aéronef effectuant du transport/évacuation sanitaire doivent être contrôlés au moins annuellement afin de s'assurer qu'ils répondent toujours aux spécifications techniques et aux normes réglementaires s'y rapportant.

8.5.- Consignes opérationnelles :

L'exploitant doit mettre à la disposition de son personnel les consignes opérationnelles à suivre, ainsi que toutes les informations nécessaires pour garantir des conditions de sécurité satisfaisantes.

Ces consignes opérationnelles doivent figurer dans le manuel d'exploitation ou le manuel d'activités de travail aérien.

9- Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses :

10 – Sûreté :

10.1.- Exigences en matière de sûreté :

L'exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes du programme national de sûreté.

10.2.- Programmes de formation :

L'exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses personnels de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la saisie illicite de l'avion et minimiser les conséquences de telles actions si elles devraient subvenir.

10.3.- Rapports relatifs aux actes illicites :

A la suite d'un acte illicite à bord d'un aéronef, le commandant de bord ou, en absence, l'exploitant doit soumettre sans délai un rapport sur un tel acte à l'autorité locale désignée ainsi qu'à la Direction de l'Aéronautique Civile.

10.4.- Liste de vérification de la procédure de fouille de l'aéronef :

L'exploitant doit s'assurer que tous les aéronefs transportent une liste de vérification des procédures à suivre pour ce type d'aéronef, pour la recherche d'armes, d'explosifs ou autres dispositifs dangereux cachés à bord.

10.5.- Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite :

Sur tout aéronef exploité pour le transport de passagers, la porte du compartiment de l'équipage de conduite lorsque installée, doit être verrouillée de l'intérieur du compartiment afin de prévenir tout accès non autorisé.

ROYAUME DU MAROC

MINISTERE DU TRANSPORT
ET DE LA MARINE
MARCHANDE

ADMINISTRATION DE L'AIR

DIRECTION
DE L'AERONAUTIQUE
CIVILE

ANNEXE A1 – MODELE CTE

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

N° :

Le présent certificat atteste que l'entreprise :

a démontré que ses capacités professionnelles et son organisation satisfont à la réglementation technique pour assurer l'exploitation de ses aéronefs en :

- **transport aérien public**
- **taxi aérien**
- **travail aérien**

dans les conditions et sous les réserves figurant dans la fiche des dispositions spécifiques d'exploitation associée.

Le présent certificat a été délivré conformément à la réglementation marocaine en vigueur et aux standards OACI figurant dans l'annexe 6, 1ère partie.

Date limite de validité : ……

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE A2

FICHE
DES DISPOSITIONS SPECIFIQUES D'EXPLOITATION
ASSOCIEE AU CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :

NOM DE L'ENTREPRISE : ……

Liste des pages de la fiche des dispositions spécifiques d'Exploitation :
1/4 du ……
2/4 du ……
3/4 du ……
4/4 du ……

APPAREILS AUTORISES

TYPES D'AERONEFS	MARQUES D'IMMATRICULATION

Fait à Rabat , Le …….

ANNEXE A3

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :
NOM DE L'ENTREPRISE : …….

AUTORISATIONS SPECIFIQUES EN TRANSPORT AERIEN

	OUI	NON	AVIONS CONCERNES
CAT II			
CAT III			
MNPS			
RVSM			
B-RNAV			
ETOPS			
MARCHANDISES DANGEREUSES			

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE A4
CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N° :
NOM DE L'ENTREPRISE : …….

AUTORISATIONS SPECIFIQUES

TAXI AERIEN

	OUI	NON	AVIONS CONCERNES
Transport ou Evacuation Sanitaire			

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES :

Fait à Rabat, Le …….

ANNEXE A5

CERTIFICAT TECHNIQUE D'EXPLOITATION N°
NOM DE L'ENTREPRISE : …….

AUTORISATIONS SPECIFIQUES

TRAVAIL AERIEN

	OUI	**NON**	**AVIONS CONCERNES**
A – Agriculture			
B – Sylviculture			
C - Industries Minières et pétrolières			
D - Conservation du poisson et du gibier			
E – Salubrité			
F - Travaux Publics - Services Publics			
G - Conservation du sol et Hydraulique fluviale			
H - Communications Publics – Publicité			
I - Topographie – Cartographie			
J – Archéologie			
K - Prises de vues aériennes			
L - Opérations d'urgence			

(Les détails concernant chacun des domaines sus-indiqués figurent sur l'annexe B ci-jointe.)

LIMITATIONS SPECIALES :
ZONES D'ACTIVITE AUTORISEES :

Fait à Rabat, Le **…….**

ANNEXE B
ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN

A.- Agriculture

1. Traitements aériens : destruction d'animaux et des insectes nuisibles, lutte antiacridienne, lutte contre les maladies des végétaux (épiphyties),destruction de mauvaises herbes et de brousse, application d'engrais et d'oligo-éléments, défoliation, ensemencement de nuages destiné à provoquer des précipitations.
2. Relevés aériens : topographie des terres de culture et pâturages, des types de terrains, de l'érosion des sols, de l'écoulement des eaux, des ressources et conditions botaniques, repérage des invasions d'insectes et des maladies des végétaux.
3. Observation et surveillance aériennes : inspection des récoltes et des terres agricoles.

B.- Sylviculture

1. Traitements aériens : désinfection des forêts, lutte contre les maladies des arbres, lutte contre les incendies de forêts.
2. Relevés aériens : relevé des ressources forestières.
3. Observation et surveillance aérienne : surveillance des forêts, repérage des incendies et direction des opérations de lutte contre l'incendie.

C.- Industries minières et pétrolières

Prospection des gisements minéraux et pétrolifères.

D.- Conservation du poisson et du gibier

1. Traitements aériens : repeuplement en poisson et autres animaux.
2. Observation et surveillance aérienne : repérage et surveillance du poisson et du gibier.

E.- Salubrité

Lutte contre certains insectes agents de transmission de maladies contagieuses (moustiques).

F.- Travaux Publics - Services Publics

1. Relevés aériens : levés pour l'urbanisation et la construction de route et de chemin de fer. levés en vue de l'installation de lignes de force ou de lignes téléphoniques.
2. Observation et surveillance : surveillance des lignes de forces et des lignes de télécommunications.
3. Travail et construction : Mise en place de poteaux, pylônes, fils et câbles de télécommunications et de transport de force.

G.- Conservation du sol et Hydraulique fluviale

1. Relevés aériens : relevé des ressources hydrauliques et des types de terrains, relevés de l'érosion des sols et de l'écoulement des eaux.
2. Observation et surveillance aérienne : Observation et prévention des inondations.

H.- Communications Publiques-Publicité

Annonce par haut-parleurs, lâchers des prospectus, remorquage et tractage de banderoles, tracés fumigènes.

I.- Topographie – cartographie

Levés topographiques, études hydrologiques.

J.- Archéologie

Relevés de vestiges archéologiques.

K.- Prises de vues aériennes

Photographie - Cinéma - Télévision.

L.- Opérations d'urgence

Recherches et sauvetage, ambulance et secours médicaux, largage de personnel et d'approvisionnement, lutte contre les incendies urbains.

ANNEXE C
LES GARANTIES FINANCIERES

1 – Notification préambule du programme d'exploitation et de tout changement de capacité ou de volume d'activités, de projet de fusion ou de rachat

Toute entreprise de transport public soumet préalablement son programme d'exploitation à la . Direction de l'Aéronautique Civile. De même elle doit soumettre au préalable les changement devant intervenir dans le type ou le
Nombre d'avions exploités et toute modification significative du programme, du volume ou de la répartition de ses activités. Elle notifie aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat auquel elle serait, ainsi que pour un exercice donné, tout changement dans la détention de toute participation représentant séparément ou conjointement 30% ou plus du capital de l'entreprise de transport ou de la société mère ou des sociétés qui la contrôlent en dernier ressort.

2 - Plan d'entreprise révisé

Si la Direction de l'Aéronautique Civile estime que les changement notifiés conformément au point 1 ci-dessus 20 ont des incidences importantes sur la situation financière de l'entreprise de transport public, elle demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre , ainsi que toutes les informations utiles, y compris les données visées à la partie B du point 5 , pour pouvoir apprécier si l'entreprise de transport public est à même de pouvoir faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de cette période de douze mois . La Direction de l'Aéronautique Civile prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa présentation.

3 **- Evaluation des résultats financiers**

La Direction de l'Aéronautique Civile peut à tout moment, et en tous cas lorsqu'il apparaît clairement que l'entreprise de transport public, auquel elle a délivré une autorisation d'exploitation a des problèmes financiers, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et elle peut suspendre ou retirer l'autorisation d'exploitation si elle n'a plus la certitude que l'entreprise de transport public est à même de faire à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois . La Direction de l'Aéronautique Civile peut aussi délivrer une autorisation d'exploitation temporaire pendant la restructuration financière de l'entreprise de transport public, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril.

4 - Remise des comptes certifiés

Dans les six mois qui suivent la clôture ce chaque exercice financier, les entreprises de transport public doivent fournir à la Direction de l'Aéronautique Civile les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. A tout moment, à la demande de la Direction de l'Aéronautique Civile, les entreprises de transport public doivent fournir les informations nécessaires aux fins du point 3 et en particulier les données visées à la partie C du point 5.

5 - Informations relatives à la capacité financière des entreprises de transport public

A . Informations relatives à la capacité financière à fournir par une entreprise qui demande une autorisation d'exploitation pour la première fois.

1. Le compte de résultas prévisionnel pour les deux années suivantes ainsi que l'état des garanties fournies ou devant l'être.
2. La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels. que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissement, fluctuations des taux de change redevances aéroportuaires,assurances,etc., les prévisions de trafic et de recettes.
3. Le détail des frais de démarrage pour la période allant de la date d'obtention de l'autorisation au commencement de l'exploitation, et les modalités de financement de ces frais.
4. Le détail des sources de financement ainsi que la marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation.
5. La liste détaillée des dirigeants et des actionnaires, avec leurs nationalités et le type d'actions détenues, les statuts et pactes intervenus entre actionnaires actuels ou pressentis. Si l'entreprise fait partie d'un groupe d'entreprise, des informations doivent être fournies sur ses relations avec celui-ci.
6. Le détail du financement des acquisitions d'aéronefs en pleine propriété. Pour les aéronefs en contrat de location et quelle qu'en soit la nature (crédit- bail par exemple), fournir une copie de contrat.

B. Informations à fournir concernant la capacité financières du titulaire de l'autorisation d'exploitation qui envisage un changement de ses structures ou de ses activités .

1. Si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.
2. Le détail précis de tous les changements envisagés, tels que par exemple projet de rachat ou de fusion, modification des dirigeant, changements d'actionnaires,etc
3. Le bilan et le compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours et les vingt-quatre mois à venir tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagées qui peuvent entraîner des incidences financières significatives.
4. Les dépenses et recettes des deux dernières années ainsi que les prévisions futures pour des postes tels que le carburant, les tarifs, les salaires ; l'entretien les amortissements, les fluctuations de change, les redevances aéroportuaires, les assurances, les prévisions de trafic et de recettes, etc.
5. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour les deux suivantes compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagées pouvant avoir des incidences financières significatives.
6. Le détail du financement des acquisitions d'aéronefs et, en cas de contrat de location, les modalités et conditions du ou des contrat(s).

C. Informations à fournir concernant la capacité financière pour l'évaluation permanente du titulaire de l'autorisation d'exploitation.

1. Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.
2. le bilan et le compte de Résultats Prévisionnels pour les deux années à venir.
3. Les dépenses et recettes pour les deux dernières années et pour les deux années à venir pour des postes tels que le prix du carburant, le coût des salaires, de l'entretien, des amortissements, des fluctuations de change, des redevances aéroportuaires, des assurances, les prévisions de trafic et de recettes, etc.
4. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour les deux années à venir.

ANNEXE D
relative à l'approbation du système d'entretien
d'un exploitant de services aériens

1.- L'objet de la présente annexe est de rappeler les obligations de l'exploitant en matière d'entretien de ses propres aéronefs et de préciser les conditions d'approbation de son système d'entretien.

2.- Obligations de l'exploitant en matière d'entretien :

2.1.- Erreur ! Nom de fichier incorrect.2.6.2.- Lorsque l'exploitant est agréé en tant qu'organisme de maintenance des aéronefs, le système de contrôle de maintenance ou système qualité mis en place peut être associé à celui exigé par l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs.

3.- Approbation du système d'entretien de l'exploitant:

3.1.- Pour l'approbation de son système d'entretien, tout exploitant doit soumettre au Directeur de l'Aéronautique Civile une demande accompagnée des documents suivants :

i. trois exemplaires du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) prévu au paragraphe 4 ci-dessous;
ii. le(s) manuel(s) d'entretien;
iii. le compte rendu de matériel (C.R.M.);
iv. les copies des contrats d'entretien conclus entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé. Les sous-traitants étrangers doivent être agréés conformément à un règlement équivalent à l'arrêté du ministre du transport et de la marine marchande n° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (5 septembre 2001) relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs.

3.2.- Le postulant doit informer la Direction de l'Aéronautique Civile sur les lieux d'entretien en base et d'entretien planifié en ligne et donner des détails sur tout entretien sous-traité.

3.3.- L'approbation du système d'entretien de l'exploitant est intégrée dans les dispositions spécifiques d'exploitation associées au Certificat Technique d'Exploitation (CTE), ou signifiée par une attestation contenant les informations suivantes :

i. le numéro de certificat technique d'exploitation (CTE);
ii. le nom de l'exploitant;
iii. les types d'aéronefs pour lesquels le système d'entretien a été accepté;
iv. la référence des manuels d'entretien de l'exploitant approuvés, relatifs au paragraphe iii.- ci-dessus;
v. la référence du manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé;

et toutes limitations imposées par le Directeur de l'Aéronautique Civile lors de la délivrance du CTE ou suite à sa modification.

3.4.- L'approbation du système de l'entretien de l'exploitant reste valide tant que :

- les conditions qui ont conduit à sa délivrance restent maintenues;
- l'exploitant se conforme aux exigences relatives au maintien de la validité du C.T.E. et aux dispositions spécifiques d'exploitation en matière d'entretien de ses aéronefs;

4.- Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME) :

4.1.- L'exploitant est tenu de mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation concerné, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de maintenance de l'exploitant (MME) approuvé par le Directeur de l'Aéronautique Civile.

Ce manuel, appelé aussi « manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant », peut être publié en parties distinctes. Il contient les renseignements suivants :

a) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des approbations pour remise en service.
b) les noms et fonctions de la ou des personnes désignées pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de maintenance de l'exploitant (MME);
c) un renvoi au(x) manuel(s) d'entretien;
d) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de travaux de maintenance de l'exploitant;

e) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet .
f) une description des procédures à suivre pour assurer la transmission à la DAC et à l'autorité primaire de certification de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef;
g) une description des procédures à suivre, concernant l'évaluation des renseignements et des recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'autorité primaire de certification de l'aéronef et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires;
h) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
i) UNE DESCRIPTION DES ARRANGEMENTS ADMINISTRATIFS D'INTERFACE ENTRE L'EXPLOITANT ET L'ORGANISME DE MAINTENANCE AGREE;
j) LES DISPOSITIONS OBLIGATOIRES DONT LE DIRECTEUR DE L'AERONAUTIQUE CIVILE EXIGERA L'INSERTION.

4.2.- L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

4.3.- Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués, après leur approbation par le Directeur de l'Aéronautique Civile, sans délai, à tous les organismes et à toutes les personnes auxquelles le manuel a été distribué.

4.4.- Lorsque l'exploitant détient un agrément pour la maintenance de ses propres aéronefs, le MME et le Manuel d'Organisme de Maintenance peuvent être combinés dans un seul manuel structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation générale
- 1ère Partie : Organisation de l'entretien
- 2ème Partie : Procédures d'entretien
- 3ème Partie : Procédures du système de contrôle de maintenance ou du système qualité
- 4ème Partie : Exploitants sous contrat
- 5ème Partie : Appendices (exemples et documents)
- 6ème Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant

Dans le cas où les deux manuels sont présentés séparément le MME. peut être structuré comme suit :

- Partie 0 : Organisation Générale
- 1ère Partie : Procédures de maintenance de l'exploitant
- 2ème Partie : Système de contrôle de maintenance ou système qualité
- 3ème Partie : Entretien sous-traité

5.- Enregistrement des Travaux de Maintenance :

5.1.- L'exploitant doit s'assurer que le Compte Rendu de Matériel (C.R.M.) de l'aéronef est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription. (des éléments indicatifs relatifs aux C.R.M. sont spécifiés au paragraphe 6 ci-dessous).

5.2.- L'exploitant doit établir un système pour conserver, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :

a) Tous les rapports d'entretien détaillés relatifs à l'aéronef ou à tout élément de l'aéronef qui est installé:
   - 24 mois après la date de signature de l'approbation pour remise en service de l'aéronef ou l'élément de l'aéronef;

b) le temps total et les cycles de vol écoulés, selon le cas de l'aéronef et de tous les éléments de l'aéronef à vie limitée :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

c) le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'aéronef ou de tout élément d'aéronef sujet à révision générale :
   - jusqu'à ce que la dernière révision générale de l'élément d'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails;

d) l'état courant d'inspection de l'aéronef tel que la conformité avec le manuel d'entretien approuvé de l'exploitant puisse être établie :
   - jusqu'à ce que l'inspection de l'aéronef ou de l'élément de l'aéronef ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails;

e) l'état courant des consignes de navigabilité applicables à l'aéronef et aux composants de l'aéronef :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

f) les détails des modifications et réparations effectuées sur l'aéronef, le(s) moteur(s), le(s) hélice(s), et tout élément vital pour la sécurité en vol :
   - 12 mois après que l'aéronef a été définitivement retiré du service;

5.3.- L'exploitant doit s'assurer que lorsque l'aéronef est transféré définitivement d'un exploitant à un autre, les enregistrements spécifiés aux sous paragraphes 5.1. et 5.2. sont également transférés et les périodes stipulées continuent à s'appliquer.

6.- Compte rendu de matériel de l'exploitant (C.R.M.) :

6.1.- L'exploitant doit utiliser un compte rendu de matériel (C.R.M.) contenant les informations suivantes pour chaque aéronef:

i. les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols;
ii. l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'aéronef quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus; Cette attestation peut être conservée ailleurs sur accord de la Direction de l'Aéronautique Civile;
iii. les approbations pour remise en service prononcées suite aux travaux de maintenance relatives aux anomalies constatées précédemment ;
iv. la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'aéronef;
v. et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.

6.2.- Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par la Direction de l'Aéronautique Civile.

7.- Visite prévol :

La visite prévol doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré. Elle doit comprendre, sans s'y limiter nécessairement :

- une inspection, type tour de l'aéronef et de ses équipements de sécurité, incluant en particulier des signes évidents d'usure, de dommages ou de fuites. En outre la présence de tous les équipements de sécurité exigés doit être établie;
- un contrôle du C.R.M., afin de s'assurer que le vol considéré n'est pas affecté par des défauts non corrigés reportés, et qu'aucune opération d'entretien requise figurant dans l'attestation d'entretien n'est dépassée ni ne le sera pendant le vol considéré;
- la conformité des liquides, gaz, etc… consommables embarqués avant le vol, aux spécifications appropriées, exempts de toute contamination, et correctement enregistrés;
- la vérification de la fermeture correcte de toutes les portes;
- l'enlèvement de tous les verrouillages de surface de contrôle et de train, des caches des sondes anémo-barométriques, des dispositifs de retenue, et des obturateurs d'entrée d'air moteurs;
- l'assurance que toutes les surfaces de l'aéronef et que les moteurs sont exempts de glace, neige, sable, etc…

Un exploitant doit publier les consignes au personnel d'entretien et de vol, qui définissent les responsabilités afférentes à ces actions et, lorsque les tâches sont assumées par des sous-traitants, comment leur réalisation est soumise aux exigences du système prévu au paragraphe 2.6.-.

ANNEXE E
AFFRETEMENT ET LOCATION DES AERONEFS

Objet : L'objet de la présente annexe est de préciser les conditions d'affrètement et de location des aéronefs par les exploitants de services aériens titulaires d'un Certificat Technique d'Exploitation.

I.- AFFRETEMENT

I.1.- Définition : L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage.

Il convient de distinguer les affrètements ponctuels (vol isolé ou série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à 5 jours), des affrètements de courte durée (série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à trois mois) et de longue durée (plus de trois mois).

I.2.- Un exploitant ne doit pas affréter un aéronef sans l'approbation préalable de la Direction de l'Aéronautique Civile (DAC).

I.3.- L'affréteur doit :

- s'assurer, en ce qui concerne les aéronefs affrétés, que :

  (a) Les normes de sécurité du fréteur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont au moins équivalentes aux règlements marocains en vigueur ;
  (b) Le fréteur est un exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation et d'un certificat technique d'exploitation ou documents équivalents ;
  (c) L'aéronef possède un certificat de navigabilité standard délivré conformément à l'Annexe 8 à la convention de Chicago ;
  (d) Toute exigence rendue applicable par la DAC est respectée.

- au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME), l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour sélectionner, encadrer et contrôler les exploitants affrétés ;

- justifier de ses moyens propres utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement et désigner un responsable chargé de s'assurer que le fréteur respecte les normes exigées ;

- élaborer et mettre à la disposition de son personnel concerné par les opérations d'affrètement, les procédures et les consignes à suivre pour se conformer aux dispositions de la présente annexe ;

- exiger du fréteur une copie du dossier de chaque vol affrété, et assurer l'archivage de ces dossiers de vols conformément aux règlements en vigueur ;

- faire appliquer par le fréteur des mesures conformes au programme national de sûreté.

I.4.- Les vols affrétés doivent être effectués :

- conformément à la réglementation applicable, dans le pays du fréteur, sous le contrôle de son autorité et avec des avions immatriculés dans le pays du fréteur (sauf accord explicite entre autorités du pays du fréteur et du pays d'immatriculation) ;

- avec des équipages de conduite détenant des licences et qualifications délivrés dans le pays du fréteur ;

- de façon qu'il n'existe pas de problème de langue entre équipages de conduite, de cabine, et passagers notamment lors de l'exécution des procédures de secours.

I.5.-Liste approuvée :

Chaque exploitant marocain peut soumettre à l'approbation du Directeur de l'Aéronautique Civile une liste d'exploitants fréteurs marocains ou étrangers.
Il doit au préalable procéder à un audit complet portant sur les aéronefs, l'entretien et l'exploitation de chaque fréteur. Cet audit, qui rentre dans le cadre du suivi et supervision des sous-traitants, a pour but de démontrer que les moyens et procédures mis en oeuvre par le fréteur audité garantissent un niveau de sécurité équivalent au moins à celui prévu par les annexes à la convention de Chicago.

Le résultat de cet audit doit être transmis à la DAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé afin que dans l'hypothèse où des informations complémentaires sont nécessaires, celles ci puissent être apportées. Le compte rendu doit être conforme à la trame jointe en sous-annexe E1.

Les audits que peuvent effectuer les affréteurs ne sont pas directement transférables d'un affréteur marocain à un autre. En effet, l'audit réalisé par un affréteur auprès d'un fréteur porte rarement sur la totalité de l'exploitation du fréteur mais plus précisément sur les éléments relatifs à l'affrètement prévu (type d'aéronef, équipement, routes, équipages, etc).

Des accords entre exploitants marocains peuvent néanmoins limiter les duplications de charge de travail.

Sauf informations particulières, les conclusions résultant d'un audit seront valables 2 ans. Au delà, un audit de suivi pourra être exigé.
A tout moment, au vu des informations dont il dispose, le Directeur de l'Aéronautique Civile peut radier un exploitant étranger et/ou un type d'aéronef de la liste.

Lorsqu'un exploitant a fait approuver préalablement une telle liste, il peut procéder à des affrètements, ponctuels ou de courte durée, d'exploitants y figurant, sans approbation expresse au cas par cas; chaque opération d'affrètement doit cependant être notifiée préalablement à la DAC (Cf. paragraphe I.9.- ci dessous).

I.6.- Dans le cas des affrètements de longue durée, une demande d'approbation est obligatoire. Le dossier de demande doit être transmis à la DAC au moins un mois avant le début d'exploitation envisagé. Il doit comporter en plus des informations spécifiées aux paragraphes I.8.1.- et I.9.- ci dessous, une description précise de l'affrètement envisagé et les justifications appropriées compte tenu de sa durée. Les services compétents de la DAC peuvent, s'ils le jugent nécessaire, convoquer une réunion pour l'instruction du dossier.

I.7.- Dans tous les cas, l'exploitant qui affrète demeure soumis à la réglementation Marocaine en vigueur ainsi qu'au contrôle technique en matière de sécurité prévu par l'article 125 du décret n° 2-61-161 du 10 juillet 62. Ce contrôle est exercé sur tous les moyens qu'il met en œuvre directement ou par affrètement. Dans ce but, l'affréteur marocain doit, dans ses relations avec le fréteur, prendre les dispositions appropriées et si besoin est, par voie contractuelle, pour qu'il n'y ait pas d'obstacle aux droits de visite et contrôle effectués par les inspecteurs DAC.
Il est précisé que, pour le fréteur, ses préposés et son autorité nationale de surveillance, les inspecteurs DAC peuvent être considérés comme des observateurs, sans droit de sanction particulier à leur égard. Toute observation éventuelle de la part des inspecteurs DAC ne sera faite qu'à l'affréteur marocain et à l'autorité du pays du fréteur. Ceci exclut, en particulier, tout commentaire direct ou indirect au fréteur ou à son équipage.
Lorsqu'il le juge utile, le Directeur de l'Aéronautique Civile peut établir avec l'autorité de surveillance du fréteur étranger, un arrangement bilatéral relatif au contrôle technique conformément à l'article 83 bis de la convention de Chicago.

I.8.- Instruction du dossier :
I.8.1.- Demande d'intégration d'un exploitant dans la liste approuvée :
Le dossier de demande d'intégration d'un exploitant dans la liste de fréteurs approuvés, doit comporter

- les copies de l'autorisation d'exploitation et du certificat technique d'exploitation, ou documents équivalents, détenus par le fréteur, y compris les dispositions spécifiques d'exploitation précisant les autorisations opérationnelles et la liste de flotte ;
- le type d'activité de l'exploitant (activité régulière ou de vol à la demande, transport de passagers ou de fret) ;
- l'adéquation des moyens affrétés à l'activité de l'exploitant qui affrète ;
- la nationalité du fréteur dans le cas où il s'agit d'un exploitant étranger;
- le nombre de passagers-kilomètres transportés par an sur les liaisons internationales ;
- le compte rendu d'audit effectué par l'affréteur et portant sur les conditions d'exploitation et d'entretien de l'exploitant fréteur.

I.8.2.- Opérations d'affrètement d'exploitants ne figurant pas dans la liste approuvée :
Dans le cas où un exploitant est face à un besoin immédiat, urgent et inattendu, d'un aéronef de remplacement pour effectuer un vol isolé, et aucun des fréteurs figurant dans la liste approuvée n'est disponible pour assurer cet affrètement, on peut considérer que l'approbation exigée par le paragraphe I.2. est accordée, à condition que :

- le nouveau fréteur soit un exploitant détenteur d'un CTE ou document équivalent, délivré par un Etat signataire de la Convention de Chicago ;
- une visite satisfaisante de l'aéronef affrété soit effectuée par le personnel de l'affréteur habilité à cet effet. Cette visite doit couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré au même niveau de sécurité connu de l'affréteur;
- l'opération d'affrètement soit signalée immédiatement à la DAC (Cf. paragraphe I.9.- ci dessous).

Le dossier d'intégration de ce nouveau fréteur dans la liste approuvée doit être transmis à la DAC dans un délai ne dépassant pas 15 jours après la date d'opération d'affrètement.

I.9.- Le dossier de notification à l'occasion de chaque affrètement, ponctuel ou de courte durée, d'exploitants figurant dans la liste approuvée doit comporter :

- le programme ou série de vols objet de l'affrètement ;
- copies des documents relatifs aux aéronefs affrétés (certificat de navigabilité CDN et certificat d'immatriculation CI, ...etc) ;

- copie de l'attestation de souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité du fréteur en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

I.10.- Dispositions administratives et de facilitation :

I.10.1.- L'affréteur doit

- porter à la connaissance du commandant d'aérodrome sur les aérodromes marocains concernés, tous détails utiles (notamment, le nom de la compagnie affrétée, le type d'appareil, la composition de l'équipage) pour faciliter les mesures relatives à la sûreté et aux contrôles de police.
- le cas échéant, obtenir des services des Douanes les autorisations d'importation requises.
- informer les passagers de chaque vol affrété, au plus tard au moment de l'enregistrement, que le vol est effectué avec un aéronef et un équipage d'un exploitant affrété. Le nom de celui-ci (marocain ou étranger) doit être précisé.

I.10.2.- Un état trimestriel de tous les affrètements réalisés doit être adressé à la DAC par l'exploitant qui affrète.

II.- LOCATION COQUE NUE :

II.1.- Définition : La location est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un exploitant preneur un aéronef sans équipage.

II.2.- Lorsqu'un exploitant titulaire d'un Certificat Technique d'Exploitation (CTE) souhaite exploiter un aéronef loué, il doit soumettre à la Direction de l'Aéronautique Civile (DAC), une demande contenant les renseignements et les documents suivants :

a. copie du certificat d'immatriculation de cet aéronef;
b. copie du certificat de navigabilité précisant la mention d'emploi correspondante à l'exploitation envisagée;
c. une attestation de conformité avec les règlements de navigabilité de l'État d'immatriculation;
d. nom et adresse du propriétaire de l'aéronef;
e. copie de l'accord de location;
f. durée de location;
g. description de l'exploitation envisagée;
h. nom de la personne chargée du contrôle d'exploitation de l'aéronef aux termes de l'accord de location;

II.3.- Lorsque l'aéronef appartient à des personnes physiques ou morales, et sous réserve de l'accord de la DAC, la responsabilité matérielle ou juridique de l'aéronef et le contrôle de l'exploitation incomberont à l'exploitant titulaire du CTE qui doit :

a. au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation (MANEX) et de maintenance de l'exploitant (MME) l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour assurer l'exploitation et l'entretien de ses aéronefs ;
b. souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément à la réglementation en vigueur;
c. s'assurer que toute différence avec les exigences relatives à l'aménagement et à l'équipement de l'aéronef sont notifiés, et acceptées par la Direction de l'Aéronautique Civile;

II.4.- Dans tous les cas, l'exploitant (preneur) doit démontrer que:

a. les pilotes, les mécaniciens navigants, les navigateurs et les membres d'équipage de cabine sont titulaires de licences et qualifications émises ou validées par l'État d'immatriculation et en état de validité;

b. l'aéronef sera entretenu conformément au programme d'entretien approuvé et aux prescriptions de navigabilité de l'État d'immatriculation;
c. l'aéronef sera exploité conformément aux règlements en vigueur, aux termes du Certificat Technique d'Exploitation, aux dispositions spécifiques d'exploitation, et aux manuels d'exploitation et d'entretien de l'exploitant.

II.5.- Lorsque la durée de location est supérieure à trente jours, l'aéronef doit être intégré dans la liste de flotte de l'exploitant (preneur); et si le donneur est marocain, le contrat de location doit être inscrit sur le registre d'immatriculation.

II.6.- **Si l'exploitant (preneur) n'a pas d'expérience dans l'exploitation du type d'aéronef loué le dossier de demande doit contenir tous les documents exigés pour l'intégration de ce nouveau type d'aéronef à sa liste de flotte. La demande est traitée conformément au processus de modification du CTE.**

الملحق رقم : 4

الدورية المتعلقة بترخيص و استغلال خدمات الرحلات العارضة

المملكة المغربية **الرباط 10 فبراير 2004**

وزارة التجهيز و النقل
مديرية الطيران المدني
رقم 203/ م ط م / ق ن ج

تهدف هذه الدورية إلى تحديد المسطرة الواجب اتباعها و كذا الشروط الواجب توفيرها من طرف الناقلين الجويين للحصول على ترخيص لاستغلال الخدمات الجوية للرحلات العارضة لأغراض سياحية من المملكة المغربية أو نحوها ، كما تحدد شروط استغلال تلك الرحلات .

المادة 1 : مسطرة الحصول على الترخيص

تقدم طلبات الترخيص لاستغلال الرحلات العارضة من الناقلين الجويين لمديرية الطيران المدني بالرباط مرفقة بالوثائق التالية :

- نسخة من رخصة الاستغلال AOC المسلمة للناقل الجوي من طرف السلطة المختصة في بلده مع الإشارة إلى نوع الطائرات و علامات التسجيل و كذا كل وثيقة تعتبرها مديرية الطيران المدني ضرورية للتأكد من ضمان الاستغلال المقترح في أحسن الظروف و خصوصا تلك المتعلقة بشروط السلامة .
- نسخة من شهادات التأمين .
- نسخة من عقد الاستئجار المبرم بين الناقل الجوي و منظم الرحلات .
- التزام الناقل الجوي بإرجاع الركاب الذين يتكلف بنقلهم .

يجب أن تصل طلبات الترخيص إلى مديرية الطيران المدني في الآجال التالية :
- 15 يوما قبل التاريخ المحدد للقيام بأول رحلة (بالنسبة للرحلات التي يقل عددها عن 10 خلال مدة شهرين مدنيين)
- 30 يوما قبل التاريخ المحدد للقيام بأول رحلة (بالنسبة للرحلات التي يزيد عددها عن 10 خلال مدة شهرين متتابعين)
- 72 ساعة قبل القيام بالرحلة (بالنسبة للرحلات المنفردة) .

كل طلب غير متوفر على الشروط المفروضة وفقا لمقتضيات هذه الدورية يعد مرفوضا إلا في الحالات الإستثنائية المبررة .

تقوم مديرية الطيران المدني بالرد على تلك الطلبات بمجرد التوصل بها حسب نوع الرحلة و على الوثيرة التالية :

7 أيام بالنسبة لطلبات الرحلات التي يقل عددها عن 10 رحلات،
15 يوما بالنسبة للرحلات الأخرى،
24 ساعة بالنسبة للرحلات المنفردة .

المادة 2 شروط الاستغلال

يجب على الناقلين الجويين السهر على احترام الشروط التالية :

1.2 تخصص الرحلات العارضة المنظمة من طرف منظمي الرحلات ، لأغراض سياحية .

2.2 القيام بنقل الركاب ذهابا و إيابا .

3.2 أن تكون كل رحلة ذهابا و إيابا مع نفس الناقل ، إلا أنه يمكن للراكب الإياب مع ناقل آخر بعد حصوله على موافقة الناقل الذي رخص له باستغلال رحلات العارضة.

4.2 بالنسبة لمطاري الدار البيضاء – محمد الخامس و الرباط – سلا لا يمكن أن تتعدى الرحلات بدون خدمة نسبة 30% حيث لا يمكن أن تتجاوز المقاعد غير المصحوبة بخدمات أرضية متعلقة بالإيواء على الأقل ليلتين في فندق مصنف تلك النسبة ، إلا أنه ترفع هذه النسبة حول قطب الدار البيضاء إلى 40 % خلال موسم الذروة (شهور يونيه و يوليو و غشت).

5.2 موافقة مديرية الطيران المدني على كل تغيير في برنامج الرحلات المرخص بها .

6.2 يمنع على الناقلين الجويين المستغلين لرحلات العارضة استغلال النقط التي تستغلها شركات النقل الجوي المنتظم خلال أيام معينة و التي قد تسبب الضرر لتلك الشركات.

المادة 3 مقتضيات مختلفة

1.3 يسمح للناقلين الجويين المرخص لهم باستغلال الرحلات العارضة و المتجهة نحو المغرب بنقل البضائع خلال رحلات الإياب و ذلك بعد إخبار مديرية الطيران المدني و المطار المعني .

2.3 يمكن للناقلين الجويين إجراء الربط مع توقف مزدوج بالمغرب .

3.3 تحدد رخصة الاستغلال شروط تنفيذ الرحلة و كذا المطارات التي سيتم الربط معها .

المادة 4 : الإخبار و المراقبة :

تنفيذا لمقتضيات المادة 2 (الفقرة الرابعة) ، يجب على الناقل الجوي المرخص له إبلاغ مديرية الطيران المدني شهريا بجميع المعلومات المتعلقة بالرحلات التي تم إجراءها والواردة في ملحق هذه الدورية . و يجب أن تتوصل المديرية بتلك المعلومات على الأكثر 10 أيام بعد مضي الشهر المعني

تحتفظ المديرية بحقها في إجراء المراقبة التي تراها ضرورية للتأكد من مدى صحة المعلومات المقدمة إليها من طرف الناقلين الجويين و ذلك طبقا لمسطرة المراقبة المحددة في ملحق هذه الدورية .

في حالة وقوع مخالفات تتعلق بتحديد نسبة الرحلات بدون خدمة توجه المديرية إنذارا للشركة المخالفة. و يحق لمديرية الطيران المدني رفض طلب الشركة المتعلق بترخيص الرحلات خلال الموسم الموالي في حالة تسجيل أكثر من إنذارين في حقها.

كل مخالفة للقوانين المغربية الجاري بها العمل و لمقتضيات هذه الدورية تؤدي إلى تنفيذ العقوبات المتعلقة بهذا النوع من المخالفات في حق الناقل الجوي و التي تتمثل في السحب المؤقت أو النهائي للترخيص بالاستغلال.

المادة 5 : تاريخ التنفيذ :

تدخل هذه الدورية حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ التوقيع عليها . كما تلغي و تحل محل الدورية رقم 855 م ط م / ق ن ج المؤرخة في 22 ماي 2002 المتعلقة باستغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي الغير منتظم لفائدة الركاب لأغراض سياحية كما تم تغييرها و تتميمها بواسطة الدورية عدد 1920 م ط ن / ق ن ج بتاريخ 11 نونبر 2003 .

الرباط في 10 فبراير 2004

وزير التجهيز والنقل

توقيع : كريم غلاب

ملحق أ بيان المعلومات الواجب تقديمها من طرف الناقلين الجويين المنظمين للرحلات عارضة و مسطرة المراقبة .

I المعلومات الواجب الإدلاء بها لمديرية الطيران المدني :

يجب إرسال المعلومات الواردة في الجدول أسفله شهريا إلى مديرية الطيران المدني وذلك 10 أيام على الأكثر بعد متم الشهر المعني .
يجب إرسال المعلومات المتعلقة برحلات الربط مع مطارات الدار البيضاء و الرباط خلال الشهر المعني .

المطار المعني بالربط						
التاريخ	رقم الرحلة	مطار الانطلاق	الطاقة الاستيعابية المعروضة (عدد المقاعد) (1)	عدد الركاب المنقولين	عدد الرحلات بدون خدمة (عدد المقاعد) (2)	النسبة المئوية للرحلات بدون خدمة 1 /2
مجموع الشهر						

II مسطرة المراقبة :

1. تطلب مديرية الطيران المدني من الناقل الجوي أن يدلي خلال قيامه برحلة محددة بلائحة الركاب مصنفة حسب نوع المقاعد (رحلة بدون خدمة أوالعكس). ويجب أن يدلي الناقل بتلك اللائحة 15 يوما على الأكثر ابتداء من تاريخ التوصل بالطلب.

2. يمكن لمديرية الطيران المدني أن تطلب فيما بعد من الناقل الجوي تزويدها بالحجج التي تثبت الإيواء أو تنظيم رحلات سياحية. و يجب أن تتوصل مديرية الطيران المدني بلك الوثائق الإثباتية 15 يوما على الأكثر ابتداء من تاريخ التوصل بالطلب.

3. تقوم مديرية الطيران المدني بالتأكد من مدى صحة الوثائق الإثباتية المقدمة من طرف الناقلين الجويين.

4. إذا لم يتم تسليم الوثائق الإثباتية المطلوبة في الآجال المشار إليها أعلاه أو إذا تبث عدم صلاحية تلك الوثائق خلال عملية المراقبة المشار إليها في النقطة 3 أعلاه، يعتبر الناقل الجوي في حالة مخالفة لمقتضيات المادة 2 من هذه الدورية .

الملحق رقم 5

الدورية المتعلقة بتخصيص مواعيد الرحلات في المطارات الدولية

المملكة المغربية
وزارة التجهيز و النقل **الرباط في 10 فبراير 2004**
مديرية الطيران المدني
رقم 204 / م ط م / ق ن ج

المادة 1 : موضوع الدورية

تهدف هذه الدورية إلى تنظيم مواعيد الرحلات في المطارات الدولية .

المادة 2 : تعاريف

يقصد بالعبارات الواردة في هذه الدورية ما يلي :

مواعيد الرحلات : الساعة المحددة للوصول أو الذهاب أو الساعة المحددة المخصصة لحركة طائرة في تاريخ محدد في مطار معين .

الوافد الجديد : ناقل جوي يطلب أن تخصص له مواعيد رحلات في مطار معين و تكون هذه الرحلات غير مبرمجة حيث يتوفر على أقل من أربع مواعيد رحلات أو قد توصل على أقل من ذلك في المطار المذكور في ذلك اليوم

فترة برمجة الرحلات : موسم الصيف أو الشتاء كما هو محدد في برامج رحلات الناقلين الجويين .

مطار منسق : مطار تقوم فيه لجنة التنسيق بتسهيل عمليات الناقلين الجويين الذين يستغلون أو يريدون استغلال هذا المطار .

مطار منسق كليا : مطار منسق ، حيث يتم التنسيق بين كل عملية هبوط أو إقلاع تنسيقا كليا حيث يرتبط بالتخصيص المسبق لمواعيد الرحلات لفائدة الناقل الجوي من طرف لجنة تنسيق.

المادة 3 : شروط التنسيق :

يتم التنسيق في مطار معين في الحالات التالية :

- إذا لاحظ مسئولو المطار أن القدرة الاستيعابية غير كافية بالنظر إلى الحركة الفعلية أو المتوقعة للرحلات في بعض الفترات
- إذا وجد الوافدون الجدد مشاكل جدية في الحصول على مواعيد رحلات .

المادة 4 : مطار ذو تنسيق كلي :

يقرر مدير الطيران المدني بأن أحد المطارات منسق بصفة كلية ، إذا تبين له بعد استشارة لجنة التنسيق ، أنه لا يوجد حلا لمشاكل مواعيد الرحلات على المدى القصير أو المتوسط .

تلغى صفة مطار ذو تنسيق كلي بمجرد توفر طاقة استيعابية كافية للاستجابة للحركة الفعلية أو المتوقعة للرحلات .

لا تطبق مقتضيات هذه المادة في حالة الاستعجال المرتبطة بسلامة أو أمن الرحلات أو الأشخاص من جهة ، و عمليات الإقلاع الخاصة بمساعدات إنسانية أو طبية .

المادة 5 : تعيين منسق

تعين مديرية الطيران المدني كمنسق للمطارات الدولية بالمملكة .

المادة 6 : اختصاصات المنسق :

- يكلف المنسق بمعاينة و تتبع احترام مواعيد السفر
- يستدعي المنسق لجنة التنسيق لإبداء الرأي فيما يلي :
  أ - المشاكل التي تعترض الوافدين الجدد ،
  ب- الشكايات المتعلقة بتخصيص مواعيد السفر .
- يشارك المنسق في الندوات الدولية لتنظيم حركة طائرات الناقلين الجويين .
- يسهر المنسق على ضمان استقلالية لجنة التنسيق خلال أداءها للمهام المحددة في هذه الدورية .

المادة 7 : لجنة التنسيق

تكون لجنة لتنسيق مواعيد الرحلات على مستوى المكتب الوطني للمطارات أو على مستوى كل مطار منسق .
و يمكن تعيين نفس اللجنة على رأس كل مطار أو عدة مطارات .

المادة 8 : أعضاء لجنة التنسيق :

تتكون اللجنة من :

1. ممثل السلطة المطارية : رئيسا ،
2. ممثل لجنة الناقلين الجويين : عضوا ،
3. ممثل عن كل مستغل لخدمة المناولة عضوا،
4. ممثل عن مديرية الطيران المدني : عضوا .
5. و يمكن أن تستعين اللجنة بخدمات أي شخص تتوفر لديه التجربة أو الخبرة في الميدان .

المادة 9 : اختصاصات لجنة التنسيق :

تتكلف لجنة التنسيق بما يلي :

1. دراسة الطلبات المتعلقة بمواعيد الرحلات المعروضة عليها و المصادقة عليها ،
2. إعداد برنامج مواعيد الرحلات و تقديمها للمنسق قصد الإخبار ،
3. إخبار المنسق بالإمكانيات المتوفرة لتوسيع الطاقة الاستيعابية لأحد المطارات
4. اقتراح على المنسق منهج مراقبة استعمال مواعيد الرحلات ،
5. تزويد جميع الأطراف المعنية بناء على طلبها و في أجل معقول بما يلي :

أ - مواعيد رحلات لجميع الناقلين الجويين موزعة حسب الشركات الجوية و مرتبة ترتيبا زمنيا ،
ب - مواعيد الرحلات المخصصة و الطلبات المتعلقة بمواعيد الرحلات التي لم تتم الاستجابة لها و كذا الطلبات المعلقة، موزعة حسب الناقلين و مرتبة ترتيبا زمنيا و ذلك بالنسبة لجميع الناقلين الجويين ،
ج - مواعيد الرحلات التي ما زالت متوفرة.

يمكن لرئيس لجنة التنسيق أن يشارك في الندوات الدولية لتنظيم حركة طائرات الناقلين الجويين .
تتصرف اللجنة وفقا لهذه الدورية ، باستقلالية تامة و بدون تمييز و بشفافية .

المادة 10 : الطاقة الاستيعابية لمطار معين

تحدد الطاقة الاستيعابية لمطار معين مرتين في السنة من طرف لجنة التنسيق حسب نتائج دراسة إمكانيات استقبال الحركة الجوية و أخذا بعين الاعتبار مختلف أنواع الحركة في المطار المعني بذلك .

المادة 11 : سير عمل لجنة التنسيق

- تجتمع اللجنة على الأقل مرتين في السنة و ذلك بناء على طلب من المنسق أو رئيس اللجنة
- يتحقق النصاب القانوني بحضور نصف أعضاء اللجنة على الأقل،
- تعتمد قرارات اللجنة بأغلبية الأعضاء الحاضرين و في حالة تساوي الأصوات يرجح صوت الرئيس،
- يحرر محضر بعد كل جلسة و يرسل إلى المنسق، و يتم ذلك في الأسبوع الموالي على الأكثر،
- تتكلف السلطة المطارية بمهام الكتابة الدائمة للجنة.

المادة 12 : الإخبار :

على الناقلين الجويين الذين يستغلون أو يعتزمون استغلال أحد المطارات تزويد لجنة التنسيق و المنسق بالمعلومات التي يمكن أن يطالبوا بها .

المادة 13 : مسطرة تحديد مواعيد السفر

1. يمكن للناقل الذي استغل موعد رحلات مصادق عليه من طرف لجنة التنسيق أن يطالب بنفس الموعد في فترة برمجة الرحلات الموالية،
2. في حالة عدم الاستجابة لجميع طلبات الناقلين الجويين، تعطى الأسبقية للرحلات الجوية التجارية وخاصة منها الرحلات المنتظمة والرحلات المبرمجة الغير منتظمة ،
3. يجب على لجنة التنسيق إخبار الناقل الجوي عن أسباب عدم استجابتها لطلب مواعيد الرحلات كما يجب عليها أن تحدد له المواعيد البديلة و القريبة،
4. يمكن للناقلين الجويين تبادل مواعيد الرحلات و ذلك بعد التفاهم فيما بينهم و لا تعتبر هذه المواعيد فعلية إلا بعد مصادقة لجنة التنسيق عليها،
5. لا يمكن للناقل الذي سبق له أن استفاد من مواعيد الرحلات السابقة، الاستفادة من نفس المواعيد في الموسم الموالي إلا إذا برهن للجنة التنسيق أنه قد استعمل تلك المواعيد خلال 80 % على الأقل من الفترة التي خصصت لها تلك المواعيد،

6. في حالة عدم البرهان على أن تلك الرحلات قد تم استعمالها في حدود 80% ، تودع جميع مواعيد الرحلات في الخانة المشار إليها في المادة 14 أسفله ما عدا إذا تم بصفة مقبولة تبرير عدم الاستعمال،
7. يسحب كل موعد رحلات غير مستغل و يودع في الخانة المشار إليها، ما عدا في حالة تبرير عدم استعماله.

المادة 14 : إيداع مواعيد الرحلات

تحدث في كل مطار، على مستوى لجنة التنسيق ، خانة تودع فيها خلال جميع فترات برمجة الرحلات، المواعيد الجديدة المحدثة والتي لم تستعمل والتي تم التخلي عنها من طرف ناقل جوي أثناء الموسم أو في نهايته أو التي أصبحت في المتناول لأسباب أخرى .

المادة 15 : تاريخ سريان المفعول

يشرع في تنفيذ هذه الدورية ابتداء من تاريخ التوقيع عليها .

الرباط في 10 فبراير 2004

وزير التجهيز و النقل
التوقيع : كريم غلاب

الملحق رقم : 6

لائحة الاتفاقيات الجوية الثنائية
الموقعة من طرف المغرب مع خصائصها
الرئيسية إلى حدود شهر دجنبر 2003

البـــلـــــد	تاريخ التأشير عليها	تاريخ التوقيع عليهـــا	نـــــــوع تعيين المؤسسات	الحمولـــــة
أوروبـــــــــــــــــا				
ألمانيـــا		12 أكتوبر 1961	متعـــددة	محددة مسبقـــا
النمســـا	30 شتنبر 1997	27 فبراير 2002	متعـــددة	برمودية
بلجيكا		20 يناير 1958	متعـــددة	رفع التحديد في2004
بلغاريـــا		14 أكتوبر 1966	فريـــدة	محددة مسبقـــا
كرواتيـــا	13 ماي 1998	07 يوليو 1999	متعـــددة	محددة مسبقـــا
الدانمارك	12 يناير 1977	14 نونبر 1977	فريـــدة	برموديـــة
اسبانيـــا	11 مارس 1958	07 يوليو 1970	متعـــددة	محـــددة مسبقـــا
فرنســـا		25 أكتوبر 1957	متعـــددة	محـــددة مسبقـــا
بريطانيا العظمى		22 أكتوبر 1965	متعـــددة	برموديـــة
اليونـــان	06 أكتوبر 1998	10 ماي 1999	فريـــدة	محددة مسبقـــا
هولندا (اتفاق محرر)	اتفاقية جديدة أشر عليها في 20 يونيو 2001		متعـــددة	محررة (عدد الرحلات والحمولةغير محدودة)
هنغاريـــا		21 مارس 1967	متعـــددة	محـــددة مسبقـــا
إيطاليا(محرر في 2000)		08 يوليو 1967	متعـــددة	اتفاقية محررة
اللوكسومبور		19 ماي 1961	متعـــددة	محددة مسبقـــا
ليتونيا	11 فبراير 1998	19 ماي 1999	متعـــددة	محددة مسبقـــا
مالطـــا	30 أبريل 1981	26 ماي 1983	فريـــدة	برموديـــة
النورفيج		14 نونبر 1977	فريـــدة	برموديـــة
بولونيا		29 نونبر 1969	متعـــددة	برموديـــة
البرتغال		03 أبريل 1958	متعـــددة	محـــددة مسبقـــا
رومانيا	20 يوليوز 1971	06 دجنبر 1971	متعـــددة	برموديـــة
روسيا		27 مارس 1962	فريـــدة	محددة مسبقـــا
السويـــد	12 يناير 1977	14 نونبر 1977	فريـــدة	برموديـــة
سويسرا	اتفاقية جديدة أشر عليها في 31 اكتوبر 2002	05 يوليو 1962	متعـــددة	اتفاقية محررة عدد الرحلات والحمولة غير محـــدودة) .
تشيكوسلوفاكيا		08 ماي 1961	متعـــددة	محددة مسبقـــا
تركيـــا	17 ماي 1985	24 شتنبر 1985	متعددة	محـــددة مسبقـــا
يوغوسلافيا		03 فبراير 1964	متعـــددة	محـــددة مسبقـــا

إفـــريقيـــــــا

إفريقيا الجنوبية	01 ديسمبر 1993	18 فبراير1994	متعـددة	محـددة مسبقـا
الجزائـــر		30 أبريل 1963	متعـددة	محـددة مسبقـا
بوركينافاسو		29 يونيو 1996	فريـدة	محـددة مسبقـا
الكاميـــرون	27 يونيو 1995		فريـدة	محـددة مسبقـا
إفريقيا الوسطى(بانجي)	14 يوليو 1968	11 فبراير 1987	متـعددة	محـددة مسبقـا
كوت ديفوار	25 مارس 1975	31 غشت 1979	فريـدة	محددة مسبقـا
الجابـــون		22 فبراير 1977	متعـددة	محـددة مسبقـا
جامبيـــأ	13 دجنبر 1990	03 ماي 1994	متعـددة	محددة مسبقـا
غـــــــانـــــــا		29 يناير 1963 اتفاقية جديدة أشر عليها 26 يونيو 2003	متـعددة	محددة مسبقـا
غينيـــــا	11 أكتوبر 1977	11 أبريل 1987	متعـددة	محددة مسبقـا
غينيا الاستوائية		09 ماي 1980	فريـدة	برمـوديـــة
ليبيـــا	22 يوليوز 1970		متعـددة	محددة مسبقـا
مـــالـــي		27 مارس 1961	متعـددة	محددة مسبقـأ
موريطانيا		07 يوليو 1970	متعـددة	محددة مسبقـا
النيجـــر	23 أبريل 1981	07 نونبر 1982	متعـددة	محددة مسبقـا
نيجيريـــــا	16 /78/02 اتفاقية معدلة أشر عليها في 58/06/12		فريـدة	محددة مسبقـا
السينيغال		03 يوليو 1967	متعددة	محددة مسبقـا
سيراليون	21 مار 1984		فريـدة	محددة مسبقـا
السـودان	19 أكتوبر1977	24 يوليو 1978	متعـددة	برمـوديـــة
تونـــس		10 يوليو 1958	متعـددة	محددة مسبقـا
الزاييـــر		03 نونبر 1976	متعددة	محددة مسبقـا

الشـــــرق الأوســـــــط

العربية السعودية	13 مارس 1967	07 مار 1976	متعددة	محددة مسبقـــا
البحريـــــن	25 شتنبر 1990	14 اكتوبر 1991	متعددة	برموديـــــة
مصـــــــر		13 يونيو 1999	متعددة	برموديـــة
الإمارات العربية المتحدة (اتفاق محرر)	14 فبراير 2001	25 يونيو 2001	متعددة	بدون تحديد على مستوى الحمولة وعدد الرحلات
العـــــــراق		18 دجنبر 1974	متعددة	برموديـة
الأردن	28 يونيو 1972	11 ماي 1978	متعددة	برموديـــة
الكـــويـــــت		05 دجنبر 1975	متعددة	برموديـــة
لبنـــــان	15 ماي 1961		متعددة	محددة مسبقـــا
فلسطيـــن	03 يونيو 1996		فريـدة	محددة مسبقـــا
قـــطـــر	19 يناير 1982	20 مارس1987	متعددة	محددة مسبقا
سلطنة عمان	09 يونيو 1982	24 يناير1985	فريـدة	برموديـة
ســـــوريـــــــا	74/03/07 اتفاقية جديدة أشر عليها في 02 نونبر 2001	13 دجنبـــر 1974	متعددة	اتفاقية جديدة محررة
اليمـــــــن	07 يونيو 1966	30 ماي 2001	متعددة	محددة مسبقًـــا

آسيـــــــــــــــــــــا

بنجلاديش	20 دجنبر 1996		متعددة	محددة مسبقـــا
الصين	23 يناير 1997	03 دجنبر 1998	متعددة	محددة مسبقـــا
جمهورية كوريا	04 دجنبر 1997	01 يونيو 2000	متعددة	محددة مسبقـــا
الهنـــــد	11 دجنبر 1996		متعددة	محددة مسبقا
أندونيسيا	19 أبريل 1996	14 مارس 1997	متعددة	محددة مسبقـــا
إيـــــــــران	16 يوليو 1996	27 فبراير 1997	متعددة	محددة مسبقـــا
باكستـان	11 دجنبر 1973	12 يونيو 1974	فريدة	برموديـة
التايلاند	26 مارس 1996	16 أكتوبر 1998	متعددة	محددة مسبقـــا
أوكرانيا	24 شتنبر 1966		متعددة	محددة مسبقـــا
ماليزيـــا		13 نونبر 2001	متعددة	برموديـة

أمـــريـــــــكـــــــا

البرازيـــــل	07غشت 1974	30أبريل 1975	متعددة	برموديـــة
كـــنـــــــدا		14 فبراير 1975	فريدة	برموديـة
كـــــوبـــــــــا	09 ماي 1975		فريدة	برموديـة
الأوروغواي	31 ماي 1979		متعددة	محددة مسبقـــا
الولايات المتحدة المريكيـــــــة	15 أكتوبر 2001	10 أكتوبر 2001	متعددة	السماوات المفتوحة

الملحق رقم :7
لوحة الطرق الجوية المتفق عليها في
الاتفاقيات الثنائية المبرمة من طرف المغرب
والـ ـدول الأوروبيـ ـ ـ ـ ـة

البـ ـلـ ـ ـ ـ ـد	نوعية التعيين	صنف الطاقة الاستيعابية	لوحة الطرق الجوية
ألمانيـ ـا	متعددة	16 وتيرة في الأسبوع لكل طرف	1 ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ نقطتان متوسطتان ـ 6 نقط في الجمهورية الفيدرالية الألمانية ت 2 نقط في أوروبا . 2ـ طرق ألمانية : نقط في الجمهورية الفيدرالية الألمانية ت نقطتان متوسطتان ـ 6 نقط في المغرب ـ نقطة واحدة في اوروبا ونقطة واحدة في أفريقيا .
النمسـ ـ ـ ـا	متعددة	برمودیـ ـ ـ ـة	ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ نقط في النمسا . 2ـ طرق نمساوية : نقط في النمسا ـ نقط في المغرب .
بلجيكـ ـ ـ ـ ـ ـا	متعددة	14 وتيرة في الأسبوع لكل طرف يرفع التحديد في 2004	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ نقط متوسطة ـ نقط في بلجيكا ـ 2 نقط أبعد من ذلك . 2 ـ طرق بلجيكية : نقط في بلجيكا ـ نقطة متوسطة ـ نقط في المغرب ـ نقطة أبعد من ذلك . تستخدم هذه الطرق في إطار الحرية الثالثة والرابعة فقط .
الدانمـ ـ ـ ـارك	فريدة	برمودية	1ـ طرق مغربية : نقط ف المغرب ـ كوبنهاجن والعكس صحيح . 2 ـ طرق دانمركية : نقط في الدانمارك ـ نقطة في المغرب والعكس صحيح . يسمح باستغلال النقط المتوسطة بدون حقوق التشغيل .
إسبـ ـانيـ ـ ـ ـا	متعددة	محددة مسبقـ ـا	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ مالقا ، مدريد ، بارشلونة ، لاس بالماس أو تيزيزيف ، فالونسيا والعكس صحيح 2ـ طرق إسبانية : نقط في إسبانيا طنجة ، الرباط ، الدارالبيضاء
فرنسـ ـ ـ ـا	متعددة	محددة مسبقـ ـا	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ باريس ، بوردو ، ليون ، تولوز ، مارسيليا ، نيس ، ليل وباستيا . 2ـ طرق فرنسية : نقط في فرنسا ـ طنجة ، الدار البيضاء ، وجدة ، الرباط، مراكش ، فاس ، اكادير

			والحسيمة .
بريطانيا العظمى	متعددة	في صيف 2003 : 13 وثيرة في الأسبوع لكل طرف في شتاء 2004/2003 14 وتيرة في الأسبوع لكل طرف في صيف 2004 : 15 وثيرة في الأسبوع لكل جناح ابتداء من شتاء 2005/2004 يرفع التحديد (في طور التنفيذ)	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ نقط متوسطة ـ نقط في بريطانيا العظمى ـ نقط أبعد من أوروبا . 2ـ طرق بريطانية : نقط في بريطانيا العظمى ـ نقطة متوسطة ـ نقط في المغرب ـ نقطة أبعد من مادير ا ـ جزر الكناري وأفريقيا
اليونـ ـ ـ ـ ـان	فريدة	محددة مسبقا	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ إثينا ـ اليونان . 2ـطرق يونانية : نقط في اليونان ـ الدار البيضاء ن المغرب .
هولندا (اتفاقية محررة)	متعددة	محررة (بدون تحديد للوثائر)	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ نقط متوسطة ـ نقطة في الأراي المنخفضة ـ نقط أبعد من ذلك والعكس صحيح . 2ـ طرق هولندية : نقط في الأراضي المنخفضة ـ نقط تمهيدية ـ نقط في المغرب ت نقطة أبعد من ذلك والعكس صحيح .
إيطاليا (اتفاقية محررة في يوليو 2000)	متعددة	اتفاقية محررة (يوليو 2000)	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ نقط متوسطة للاختيار ، نقط في إيطاليا ـ نقط أبعد من ذلك للاختيار داخل أوروبا . 2ـ طرق إيطالية : نقط في إيطاليا : نقط متوسطة للاختيار ـ نقط في المغرب ـ نقط أبعد من ذلك داخل أفريقيا للاختيار .
اللكسومبورغ	متعددة	محددة مسبقـ ـا	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ اللوكسومبورغ . 2 ـ طرق لوكسومبورية : اللوكسومبورغ ـ نقط في المغرب .
البرتغـ ـ ـ ـ ـال	متعددة	محـ ـدة	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ نقط في البرتغال . 2 ـ طرق برتغالية : نقط في البرتغال ـ نقط في المغرب .
السويـ ـ ـ ـ ـ ـ ـد	فريدة	برموديـ ـة	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب ـ أوستوكهولم والعكس صحيح . 2ـ طرق سويدية : نقط في السويد ـ نقطة في المغرب والعكس صحيح .
سويسـ ـ ـ ـ ـرا	متعددة	اتفاقية محررة (بدون تحديد للوثائر)	1ـ طرق مغربية : نقط في المغرب عبر نقط في سويسرا ونقط أبعد من ذلك . 2ـ طرق سويسرية : نقط في سويسرا عبر نقط متوسطة في اتجاه نقطة أو عدة نقط في المغرب ونقط أبعد من ذلك

الملحق رقم : 8

لائحة الشركات الجوية المرخصة لتقديم خدمات جوية منتظمة في اتجاه المغرب وفقا للإتفاقيات الثنائية الجاري بها العمل (شتـــاء 2003 ـــ 2004)

شركات البلد الموقع على الاتفاقية الثنائية	البـــلـــد
Air Algérie	الجـــزائـــر
Condor Hapag LIoyd LTU Lufthansa	ألمـــانيـــا
British Airways	إنجـلتـــرا
Saudi Arabian Airlines	العربية السعوديـــة
Austrian Airlines / Lauda Air	الـنـمـســا
SN Brussels Airlines	بلجـــيـكـــا
Egypt Air	مـصـــر
Emirats Airlines	الإمارات العربية المتحـدة
Iberia Air Europa	إسـبـانيـــا
Air France Air littoral Corsair	فـرنـســا
Royal jordanian	الأردن
KLM	هولنـــــدا
Alitalia	إيـطـاليـــا
Libyan Arab Airlines	ليبـــيـــا
Air Malt	مـالـطـا
AIR Mauritan	مـوريـــتانيا
Qatar Airways	قطـــر
Air Sénégal Interntional	الـسينـــيـغال
Swiss Interntional Airlines	سويـســرا
Syrian air	سوريـــا
Tunisair	تـــونـــس
Gulfair	البحرين ـ عمان